

令和2年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	主要地方道 茨木撰津線（大岩工区） 道路改良事業	
担当部署	都市整備部 交通道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9276）	
事業箇所	茨木市大岩～千提寺	
再々評価理由	総事業費の大幅な変更（総事業費3割以上増）	
事業目的	本路線は、新名神高速道路茨木千提寺 IC と府道茨木亀岡線を結ぶものであり、本事業により高速道路へのアクセス性を強化することを目的とする。	
事業内容	道路築造 事業延長：1.9km 道路幅員：8.0m～25.8m 車道：2車線 [3.25m×2] 自転車歩行者道：片側 [3.0m] 橋梁：2橋 [W=7.7m・L=42.9m、W=11.2m・L=228m]	
事業費	全体事業費：約 115.0 億円（約 75.0 億円）〔国：63.3 億円、府：51.7 億円〕 （ ）内の数値は 前回評価時点のもの	
	(内訳) 調査費等 約 4.6 億円（約 3.0 億円） 用地費 約 33.0 億円（約 33.0 億円） 工事費 約 77.4 億円（約 39.0 億円）	【工事費の内訳】 道路築造工 約 15.7 億円（約 12.0 億円） 橋梁工 約 31.7 億円（約 27.0 億円） 法面対策工 約 30.0 億円（ 0 億円）
事業費の変更理由	・切土区間における土質が想定以上に脆い岩質であったことが判明し、法面対策工（グラウンドアンカー工）が追加となったことなどによる増額。	
維持管理費	約 1,400 万円／年（橋梁部含む）	

2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H18	前回評価時点 H28	再々評価時点 R2	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"> ・新名神高速道路平成 30 年度末供用予定。 ・新名神高速道路（仮称）茨木北 IC に近接する現道の茨木撰津線及び忍頂寺福井線は、大岩、福井などの集落を連絡し、国道 171 号へ至る茨木市の山間部における補助幹線道路であるが、急カーブが連続する上、幅員も狭小であることから、IC の流出入交通の処理は困難な状況である。 【周辺道路の交通量】 茨木撰津線（現道）：5,070 台/24H 余野茨木線：11,993 台/24H (H17 交通センサス)	<ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路平成 28 年度末供用予定（2年短縮）。 ・本事業区間のうち、新名神高速道路（仮称）茨木北 IC から現道の茨木撰津線までの区間について、新名神高速道路の開通に合わせて整備する。 【周辺道路の交通量】 茨木撰津線（現道）：3,678 台/24H 余野茨木線：11,732 台/24H (H22 交通センサス)	<ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路平成 29 年 12 月に供用開始。 ・本事業区間のうち、新名神高速道路茨木千提寺 IC～現道の茨木撰津線区間について、新名神高速道路の開通に合わせて供用済。 ・茨木撰津線（茨木箕面丘陵線）の茨木亀岡線から忍頂寺福井線までの区間について、令和2年 10 月に供用済。 【周辺道路の交通量】 茨木撰津線（現道）：3,467 台/24H 余野茨木線：11,717 台/24H (H27 交通センサス)	<ul style="list-style-type: none"> ・現状では大きな変化は見られないが、茨木撰津線（茨木箕面丘陵線）の整備や彩都の開発に伴い、今後の交通量の増加が見込まれる。
地元の 協力体制等	地元市から早期整備の要望がある。			
	事前評価時点 H18	前回評価時点 H28	再々評価時点 R2	変動要因の分析
事業の投資効果 <費用便益分析> または <代替指標>	【効果項目】 <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=10.18 ・B=594.7 億円 ・C=58.4 億円 【算出方法】 <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省「費用便益分析マニュアル」（平成 15 年 8 月） 	【効果項目】 <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=3.45 ・B=260.6 億円 ・C=75.5 億円 【算出方法】 <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省「費用便益分析マニュアル」（平成 20 年 11 月） 	【効果項目】 <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=2.40 ・B=298.1 億円 ・C=124.4 億円 【算出方法】 <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省「費用便益分析マニュアル」（平成 30 年 2 月） 	<ul style="list-style-type: none"> ・完成予定年度の延期及び費用の増加により、費用便益費が低下。

	事前評価時点 H18	前回評価時点 H28	再々評価時点 R2	変動要因の分析
事業効果の定性的分析 (安全・安心、活力、快適性等の有効性)	【安全・安心】 ・車道、歩道が分離構造となり、歩行者、自転車等の安全が確保される 【活力】 ・高速道路へのアクセス性が向上し、物流の効率化に寄与する 【快適性】 ・高速道路へのアクセス性が向上し、物流効率化に繋がり、事業者の快適性に寄与する 【受益者】 ・道路利用者、地元住民			
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 19 年度 ②平成 19 年度 ③平成 30 年度	①平成 19 年度 ②平成 19 年度 ③平成 30 年度	①平成 19 年度 ②平成 19 年度 ③令和 4 年度	・法面对策工の追加による完成予定年度の延伸
<進捗状況>	—	・全体 69% (51.8 億円/75 億円) ・用地 99% (32.7 億円/33 億円) ・工事 39% (16.3 億円/39 億円) ・調査費等 93% (2.8 億円/3 億円)	・全体 86% (99.6 億円/115 億円) ・用地 100% (33 億円/33 億円) ・工事 80% (62 億円/77.4 億円) ・調査費等 91% (4.2 億円/4.6 億円)	
事業の必要性等に関する視点	・新名神高速道路茨木千提寺 IC へのアクセス道路である。			

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	・用地は 100%取得済みであり、工事については、主要構造物である橋梁工事が完了し、工事進捗率は 80%であり、令和 4 年度の完成に向け進捗中。
--------------	---

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	(コスト縮減) ・本事業は現場発生土を公共工事間で流用するなど、コスト縮減に努めている。 (代替案立案等の可能性) ・用地については、100%取得済みであり、また工事については、主要構造物である橋梁工事が完成し、工事進捗率は 80%であり、代替案立案の余地はない。
---------------------	---

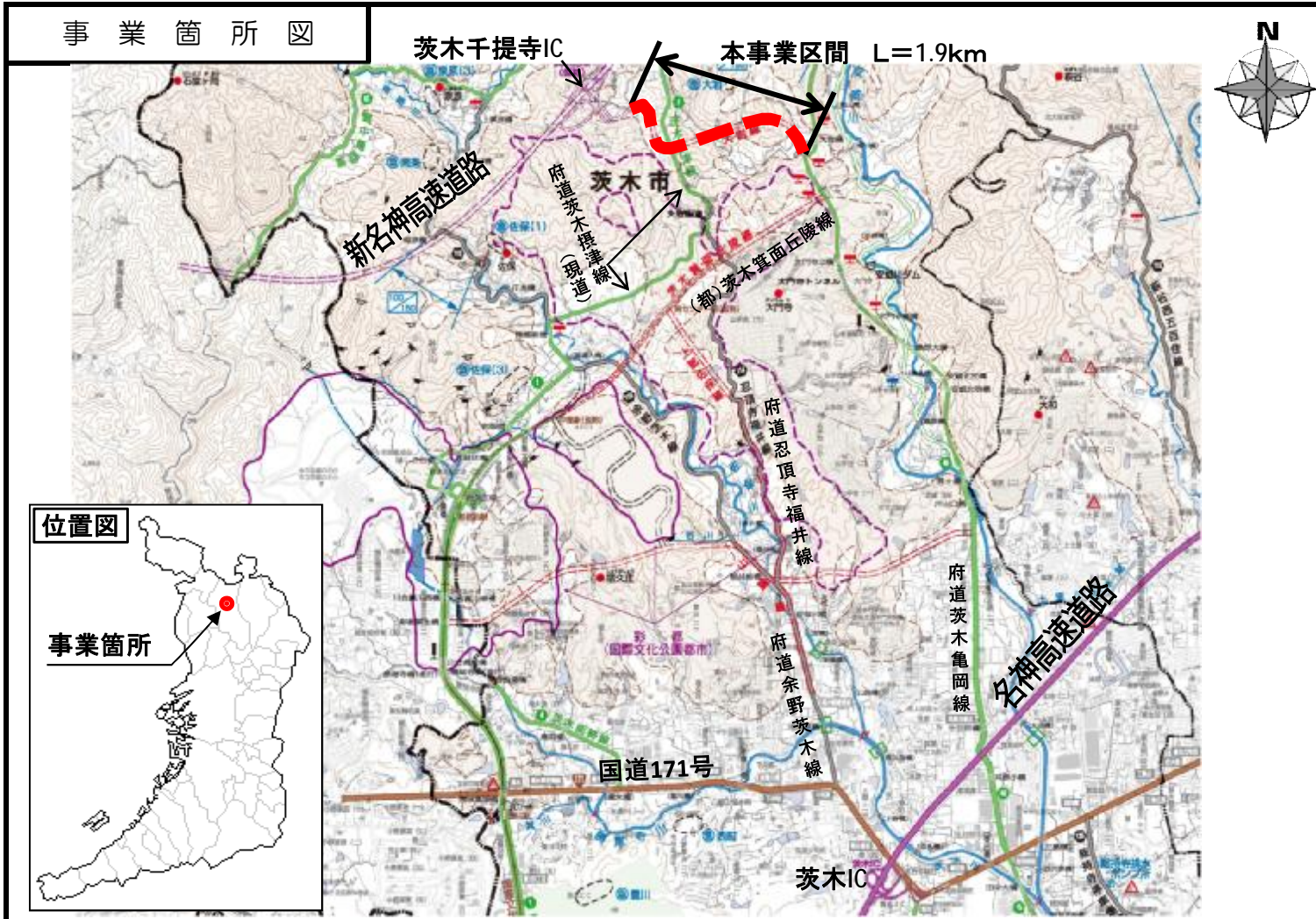
5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	・道路法面の緑化については、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、植生の回復に努めている。
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（案）(H28.3)
その他特記事項	—

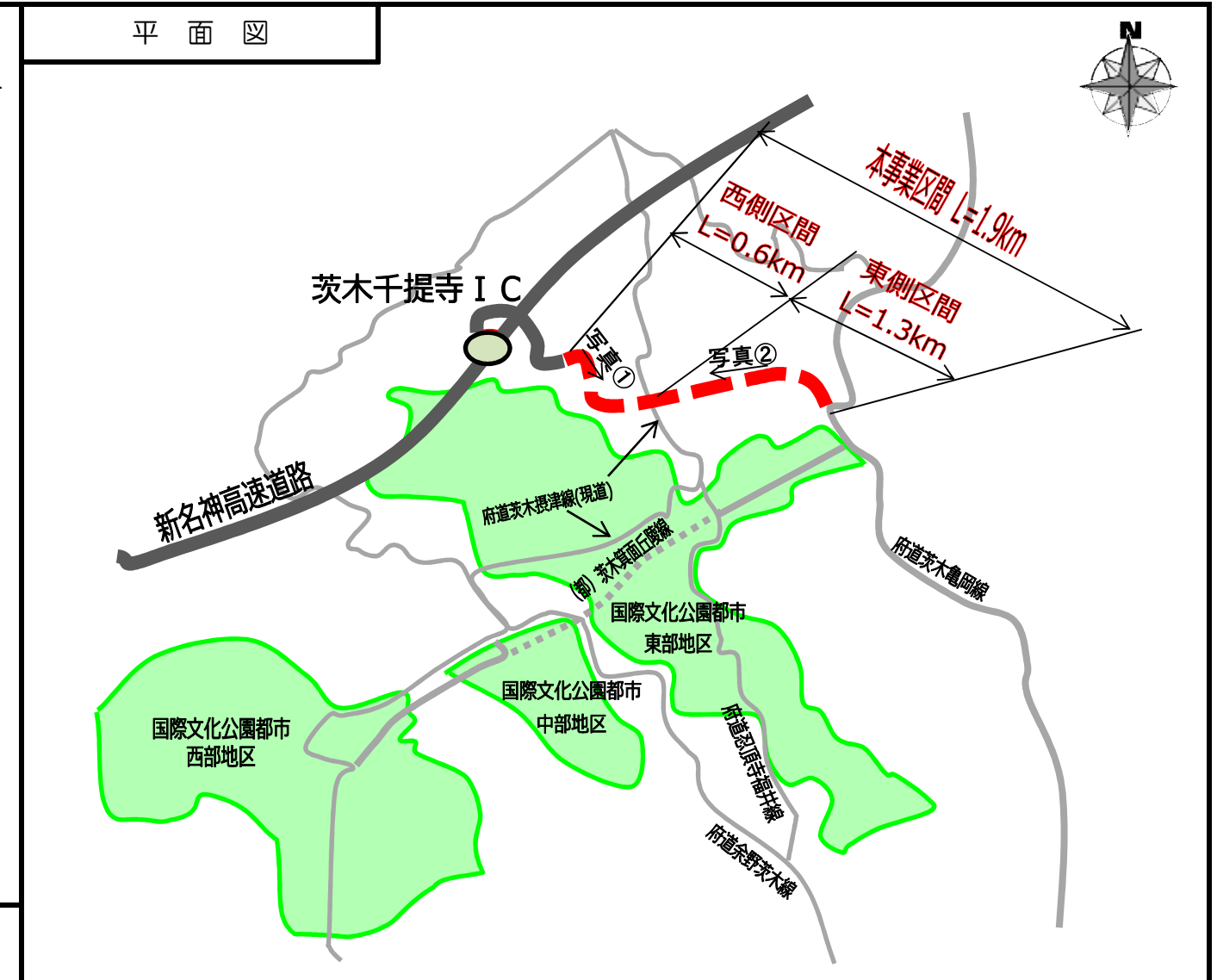
6 評価結果

評価結果	○事業継続 <判断の理由> ・本事業は、新名神高速道路茨木千提寺 IC へのアクセス道路であり、全区間のうち、同 IC から現道の府道茨木摂津線までの延長 0.6km は、平成 29 年 12 月の新名神高速道路の開通に合わせて供用済みである。 ・用地については 100%取得済みで、工事については主要構造物である橋梁工事が完成しており、令和 4 年度の完成に向け、進捗している。 以上の理由により、事業を継続する。
------	--

令和2年度 再々評価 (主要地方道 茨木摂津線(大岩工区) 道路改良事業)



現況写真



標準断面図 [単位:m]

