

令和6年度 再々評価調書

1 事業概要

事業名	国道170号・高槻東道路 道路改良事業	
担当部署	都市整備部 道路室 道路整備課 建設グループ (06-6944-9276)	
事業箇所	高槻市成合～前島	
再評価理由	再評価後5年間が経過した時点で継続中	
事業目的	<p>国道170号・高槻東道路は、一体となって北大阪地域の交通軸を形成するとともに、新名神高速道路へのアクセス機能を担う、大阪の成長に資する道路である。</p> <p>本事業は、新名神高速道路へのアクセス道路と、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整備することで、周辺道路の渋滞緩和を図り、さらには防災機能強化の観点から、広域緊急交通路として整備し、災害拠点病院など緊急時に必要な拠点への到達性向上を図るものである。</p>	
事業内容	<p>道路築造</p> <p>【国道170号】</p> <p>延長：約2.8km</p> <p>幅員：23.0m～37.0m</p> <p>車道：4車線 [3.25m×4]</p> <p>自転車道：両側 [2.50m×2]</p> <p>歩道：両側 [2.90m×2]</p> <p>橋梁：1橋</p>	<p>道路築造</p> <p>【高槻東道路】</p> <p>延長：約3.5km</p> <p>幅員：7.5m～32.5m</p> <p>車道：2車線 [3.25m×2]</p> <p>橋梁：6橋</p>
事業費 ( )内の数値は再評価時点のもの	<p>全体事業費：約592.5億円(約560.0億円) [国：325.9億円、府：266.6億円]</p> <p>(内訳)</p> <p>調査費等 約16.9億円(約14.0億円)</p> <p>用地費 約181.1億円(約181.0億円)</p> <p>工事費 約394.5億円(約365.0億円)</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <p>道路築造工 213.5億円(225.0億円)</p> <p>橋梁工 181.0億円(140.0億円)</p>
事業費の変更理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型物件の調査費等の増額</li> <li>用地費の実績及び精査による増額</li> <li>物価高騰による労務費、材料費の見直しによる工事費の増額</li> <li>道路構造の変更等による工事費の増額</li> </ul>	
維持管理費	<p>約6,030万円/年</p> <p>(約5,930万円/年)</p> <p>〔道路部：33万円/千㎡・年(過去5年府内実績より算出) 橋梁部：5,077万円/年(点検費・塗装費を含む) (4,985万円/年)〕</p>	

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 R1	再々評価時点 R6	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>新名神高速道路平成30年度末供用予定。</li> <li>高槻市中心市街地は慢性的に交通渋滞が発生している。</li> <li>主要幹線道路である国道171号と国道170号、主要地方道伏見柳谷高槻線が交差する八丁畷交差点を中心に慢性的に交通渋滞が発生している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新名神高速道路平成30年3月供用。</li> <li>国道170号((都)十三高槻線) 全区間のうち、主要地方道枚方高槻線から国道171号までの延長約1.8kmは、平成31年3月に暫定2車線供用。</li> <li>高槻東道路 全区間のうち、新名神高速道路高槻1Cから国道171号までの延長3.3kmは、新名神高速道路の供用に合わせて整備済。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高槻東道路 沿道において成合南土地区画整理事業が行われ、産業施設や商業施設が立地。</li> </ul>	H27からR3センサスでは、府域全体で交通量は減少傾向にあるが、本路線では大きな変化は見られない。
地元の協力体制等	高槻市から早期整備の要望や、用地取得の協力がある。			
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"> <li>走行時間短縮</li> <li>走行経費減少</li> <li>交通事故減少</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=7.31</li> <li>B=2,364.3億円</li> <li>C=323.5億円</li> </ul> <p>【算出方法】</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15年8月)により算出</li> </ul>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮</li> <li>走行経費減少</li> <li>交通事故減少</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=3.28</li> <li>B=2,040.9億円</li> <li>C=622.6億円</li> </ul> <p>【算出方法】</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30年2月)により算出</li> </ul>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮</li> <li>走行経費減少</li> <li>交通事故減少</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=1.98</li> <li>B=1,508.3億円</li> <li>C=760.9億円</li> </ul> <p>【算出方法】</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5年12月)により算出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>物価高騰等による工事費増</li> <li>基準年と供用開始年度の変更</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>

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><b>【活力】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域的な道路ネットワークを形成するとともに、交通の分散を図り、地域間交流の活性化や物流の効率化に寄与する。</li> <li>新名神高速道路（高槻JCT・IC）へのアクセス性が強化されることで、地域の活性化に寄与する。</li> <li>沿道におけるまちづくり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>本事業の実施により、新たな広域緊急交通路が整備されることで災害時における迅速な救助活動等が可能となり、災害拠点病院への速達性が向上する。</li> <li>広幅員な道路を整備することで、災害時の避難路になるなど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>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。</li> <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>				
	計画時点 [H18]	再評価時点[R1]	再々評価時点[R6]	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19年度 ②平成19年度 ③平成30年度 (予定)	①平成19年度 ②平成19年度 ③令和11年度 (予定)	①平成19年度 ②平成19年度 ③令和15年度 (予定)	・事業実施にあたり地域住民との合意形成に期間を要したことにより再評価時点計画より遅れが生じた。
	＜進捗状況＞	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体 70% (389.8 億円/560.0 億円)</li> <li>用地 68% (123.3 億円/181.0 億円)</li> <li>工事 70% (253.6 億円/365.0 億円)</li> <li>調査費等 92% (12.9 億円/14.0 億円)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体 69% (410.4 億円/592.5 億円)</li> <li>用地 78% (141.5 億円/181.1 億円)</li> <li>工事 64% (253.7 億円/394.5 億円)</li> <li>調査費等 90% (15.2 億円/16.9 億円)</li> </ul>	—
事業の必要性等に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>新名神高速道路へのアクセス性向上や物流の効率化に繋がる。</li> <li>国道171号などの周辺道路の渋滞緩和に寄与する。</li> <li>本路線を広域緊急交通路として整備することや、渋滞緩和に伴い、災害拠点病院への速達性が向上し、防災機能が強化される。</li> <li>地元市より早期整備要望があること。</li> </ul> <p>以上より事業の必要性に変わりはない。</p>				

### 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道170号は、国道171号から主要地方道枚方高槻線までの区間を平成30年度3月に2車線で暫定供用中である。残る事業区間も暫定供用区間に引き続き事業を進める。</li> <li>高槻東道路は、新名神高速道路高槻JCT・ICから国道171号までの延長3.3km区間を新名神高速道路の供用に合わせて整備済である。残る事業区間についても、用地取得は完了しており、令和6年度より工事着手の予定。</li> </ul>
--------------	---

### 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	<p><b>【コスト縮減】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>一部嵩上げ式（擁壁・橋梁）については、経済性、施工性、維持管理性を踏まえ選定。</li> </ul> <p><b>【代替案立案】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高槻東道路においては、用地買収が完了しており、代替案立案の余地はない。</li> <li>国道170号は都市計画決定に基づき整備するものであることに加え、事業中区間の前後が整備済みであるため、事業中区間の整備によりネットワーク強化を図ることができる。</li> <li>両路線を一体的に整備することにより道路ネットワークの強化や道路の連続性を図ることができる。</li> </ul> <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	<ul style="list-style-type: none"> <li>供用区間は、道路法面に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を行い、植生の回復に努めた。</li> <li>大気質・騒音・振動の予測評価については、環境基準を満足。</li> <li>日照障害については、参考とする指標*を一部超過しており、今後、詳細設計で精査するとともに、副道による影響緩和など検討を行う。</li> </ul> <p>※参考とする指標</p> <p>住居：「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」による指標（昭和51年：建設省計用発第4号）</p> <p>農地：「高架橋等の設置に起因する日陰により生ずる水稻減収の損害に係る填補基準」による指標（日本道路公団管道第41号、昭和61年3月25日）</p>
事前評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	<p>○前回評価時の付帯意見</p> <p>事業を実施するにあたっては、地域住民に対して、事業内容、地域に及ぼす影響やその改善策などを分かりやすく説明し、地域住民とのコミュニケーションを十分に取しながら、進めていくことを求める。</p> <p>○府の対応</p> <p>事業の計画・設計段階から地域住民に対して、事業内容、地域に及ぼす影響やその改善策などを複数回にわたり説明。</p>

上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪府交通道路マスタープラン（H16.3） 基本方針のなかで国道170号の整備は「放射、環状方向の道路・鉄道の整備強化」を位置づけ</li> <li>・大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂） 大阪・関西の成長に必要な都市の骨格となる7放射軸・3環状軸のうち国道170号は「京阪軸」に位置づけ</li> <li>・高槻市都市計画マスタープラン（R3.3） 国道170号・高槻東道路は、周辺地域間のスムーズな移動を支え、高槻中枢都市拠点への通過交通の流入を抑制する「環状幹線道路ネットワーク」を形成すると位置づけ</li> </ul>
その他特記事項	—

## 6 対応方針（原案）

対応方針 （原案）	<p>○事業継続 ＜判断の理由＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高槻東道路は、新名神高速道路高槻ICから国道171号までの延長3.3kmが、新名神高速道路の供用に合わせて整備済みであり、さらに事業中区間の整備により国道170号からのアクセス性が確保されること。</li> <li>・国道170号は、慢性的に渋滞が発生している国道171号のバイパス道路として整備することにより、新名神高速道路供用後の交通量増加に対し、交通量の分散を図り、周辺の交通渋滞の緩和に寄与すること。</li> <li>・地元市より早期整備要望があること。</li> </ul> <p>以上の理由により、事業を継続する。</p>
--------------	---