

都市計画道路 ^{いばらき} 茨木 ^{ねやがわ} 寝屋川線
街路事業
[茨木市]

【事前評価】

1. 事業概要

■事業目的

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。

本事業は、以下を目的に整備するものである。

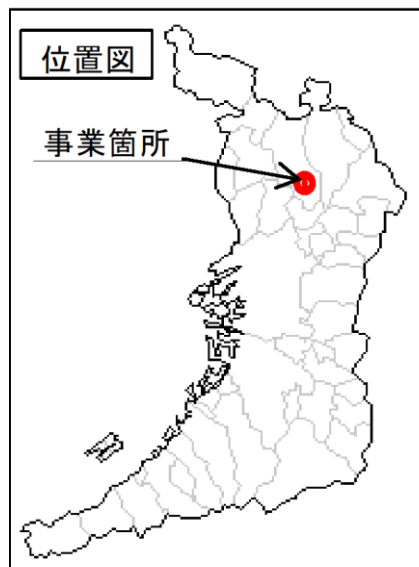
○ミッシングリンクの解消による名神高速道路等へのアクセス性の向上、物流の効率化

○茨木市街地における渋滞緩和

○広域緊急交通路である国道1号や国道171号等を接続する新たなネットワークの構築やリダンダンシー確保

○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

■路線位置図

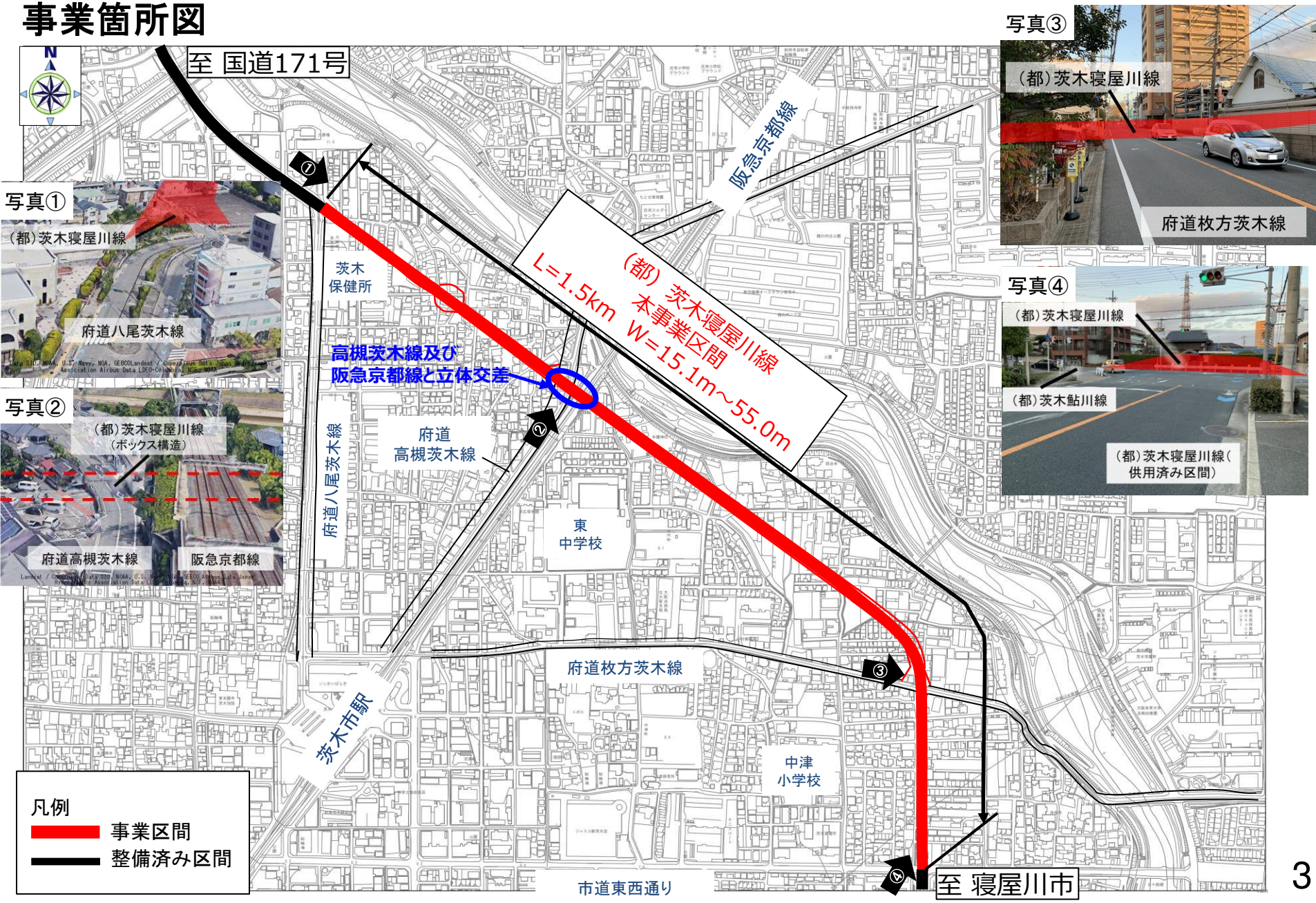


- 凡例
- 事業区間 (Red line)
 - 整備済み区間 (Black line)
 - 広域緊急交通路 (Yellow line)
 - 一般道 (Grey line)
 - 高速道路 (Green line)
 - 主要渋滞箇所 (Blue circle)



1. 事業概要

事業箇所図



1. 事業概要

■道路築造

事業延長：約1.5km

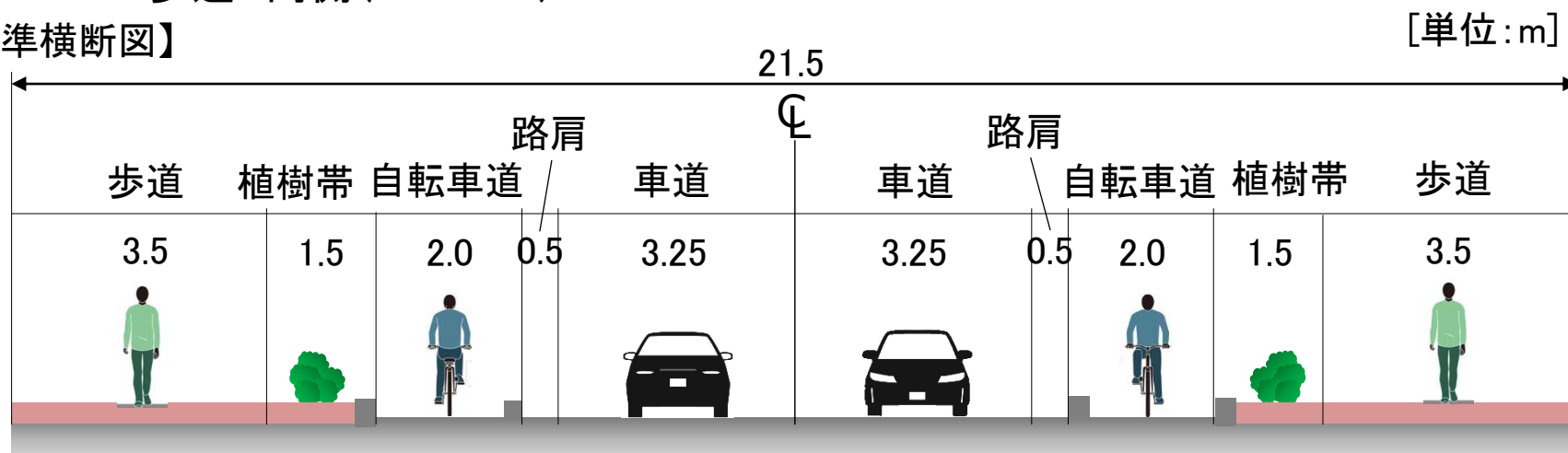
道路幅員：15.1m～55.0m

車道 2車線(3.25m×2)

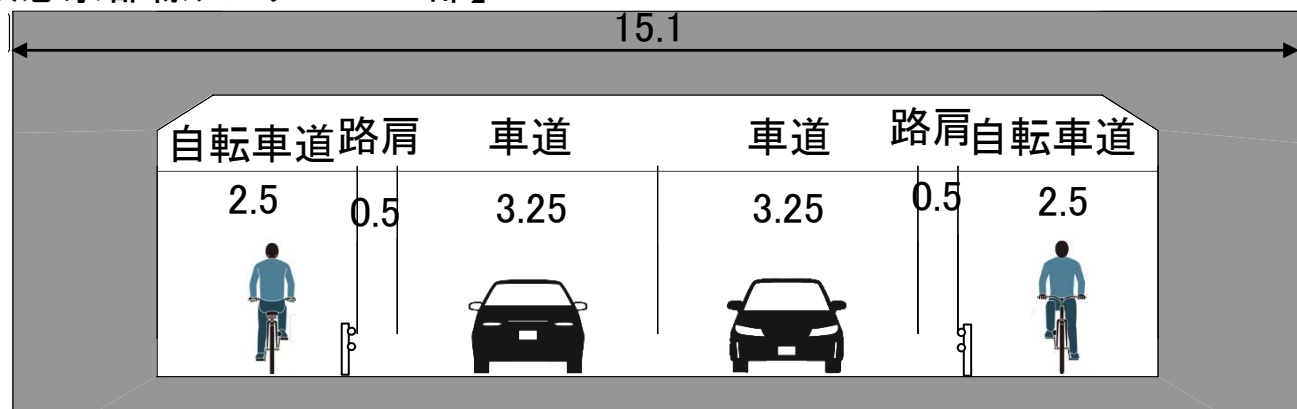
自転車道 両側(2.0m×2)

歩道 両側(3.5m×2)

【標準横断図】



【高槻茨木線・阪急京都線アンダーパス部】



1. 事業概要



縦断図(平面)

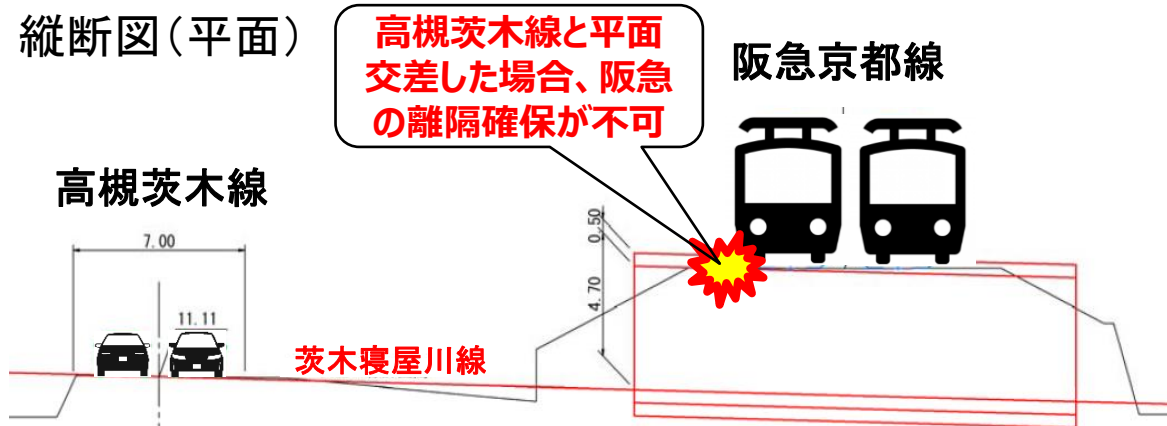
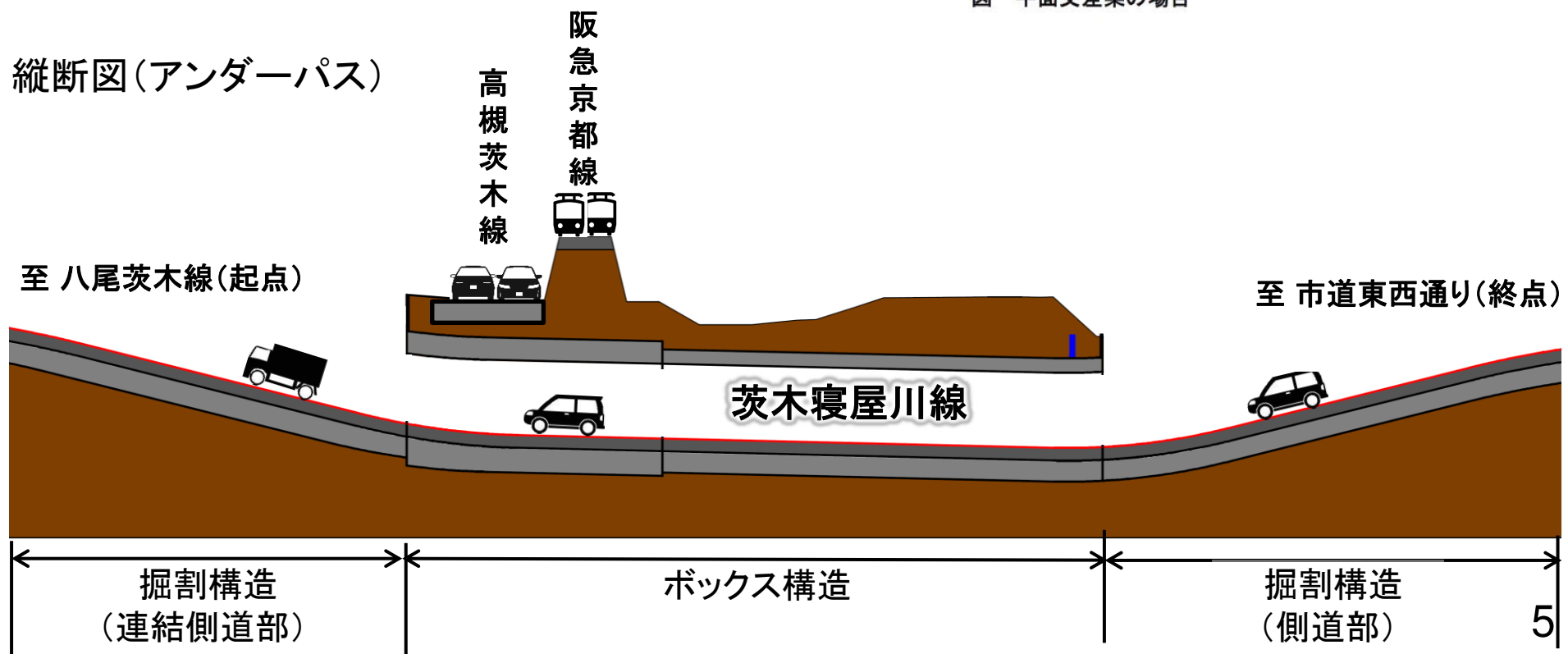


図 平面交差案の場合

縦断図(アンダーパス)



1. 事業概要

○全体事業費：約396.5億円[国：約218.1億円、府：178.4億円]

【内訳】 調査費等 約8.8億円

用地費 約216.6億円(うち補償費約116.2億円)

工事費 約171.1億円(うち電線共同溝約10.5億円)

【事業費の積算根拠】

予備設計成果を基に概算事業費を算出

用地費単価：宅地 279千円/㎡(国土交通省 地価公示)

補償費単価：戸建住宅 33,000千円/戸(他事業の実績)

中規模集合住宅等 150,000千円/戸(他事業の実績)

2. 事業の必要性等に関する視点

■上位計画における位置付け

＜大阪府交通道路マスタープラン(H16.3)＞(長期的な道路整備など総合的な交通政策の基本計画)

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)＞(大阪府交通道路マスタープランに基づき、令和3年からの10年間におけるインフラ整備のアクションプラン)

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

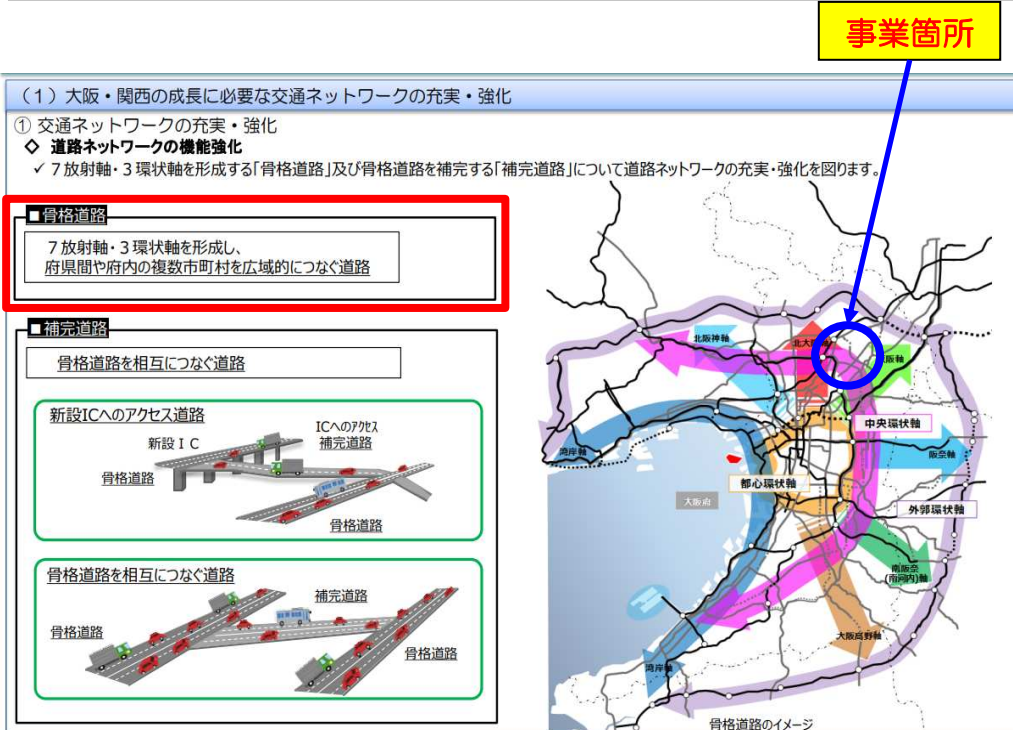
大阪府 交通道路マスタープラン (H16.3策定)



自動車交通と公共交通による機能的な交通ネットワークを形成し、産業の競争力や観光・集客機能等の向上を図るため、「選択と集中」に基づく重点投資により、**放射、環状方向の道路、鉄道などを整備強化**します。

〔整備の基本方針〕	
①関西圏の連携強化	・大阪と神戸、京都、奈良、和歌山など主要都市間の連絡強化 (第二京阪道路、第二京阪道路、南大阪道路、第二京阪道路、国道30号/イ/ハ、阪神高速道路 など)
②広域交流拠点(空港、港湾)や国土軸への連絡強化	・関西国際空港、大阪国際空港、大阪港、堺泉北港などへの連絡強化 ・新大阪駅、第二京阪道路などへの連絡強化 (阪神高速道路の機能強化(公共交通の活用、改修など)、大阪外環状道路 など)
③環状交通機能の強化	・関西圏の環状交通機能の強化 (大阪都市再生環状道路、府道大阪中央環状線の機能強化(公共交通の活用、改修など)、京奈伊自動車道 など)
④都心部の交通機能強化	・都心部での公共交通ネットワークの充実 (京阪中之島線 など)

大阪府 都市整備中期計画 (R3.3策定)



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の優先度

●交通機能の強化

- ・未整備区間を整備することによる**ミッシングリンクの解消**
- ・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**
- ・名神高速道路や新名神高速道路への**アクセス性の向上**や**物流の効率化**

●防災機能の強化

- ・広域緊急交通路である国道1号や国道171号を接続する**新たな道路ネットワークの構築**
- ・大阪中央環状線等の**リダンダンシーの確保**
- ・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

●その他

- ・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

以上より、本事業の優先度は高い



①府道八尾茨木線



②府道枚方茨木線

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業をめぐる社会経済情勢等

[周辺道路の整備状況]

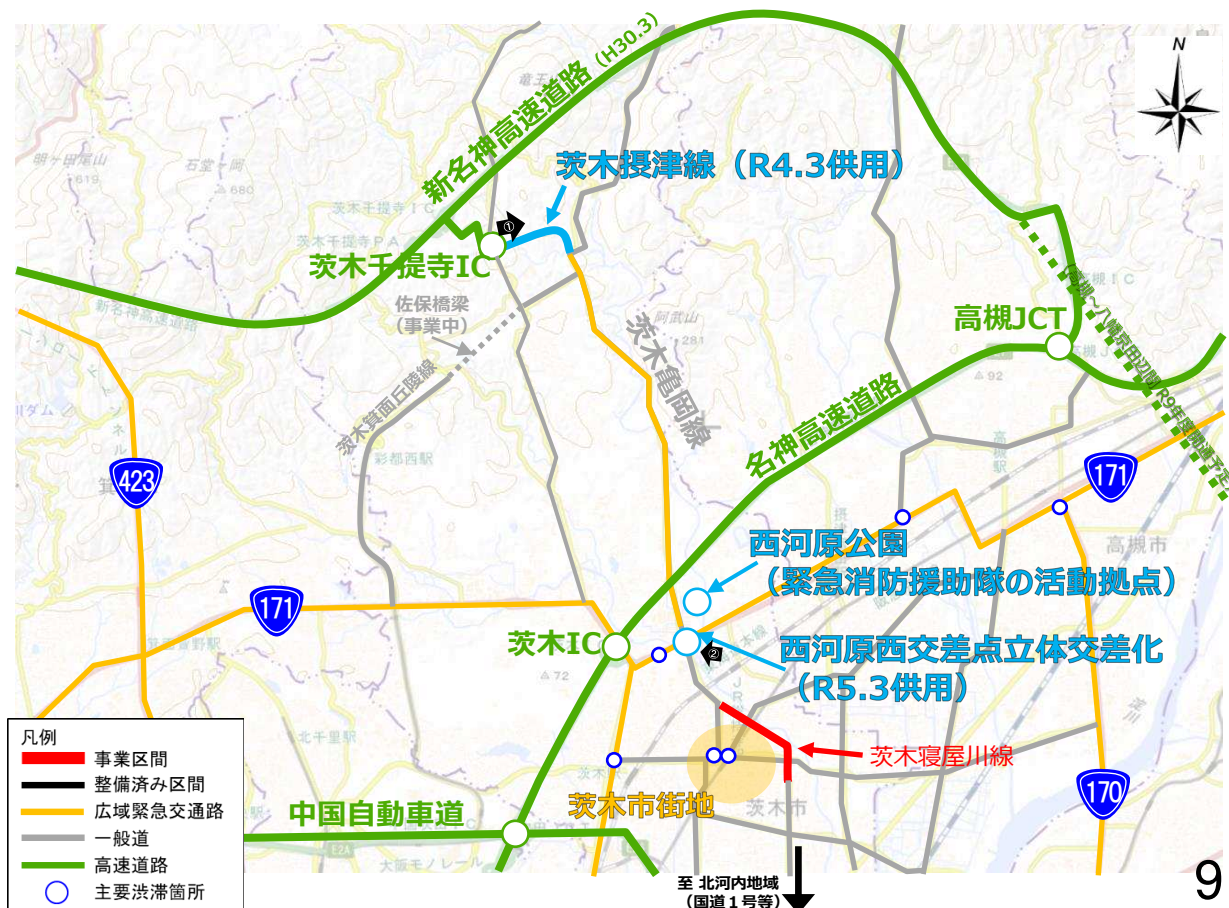
○新名神高速道路(高槻～神戸)がH30.3に供用、茨木千提寺ICへのアクセス道路である府道茨木摂津線がR4.3に供用

○西河原西交差点の立体交差化が(R5.3)供用

[周辺の防災関連施設]

○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



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)①

◆費用便益比とは

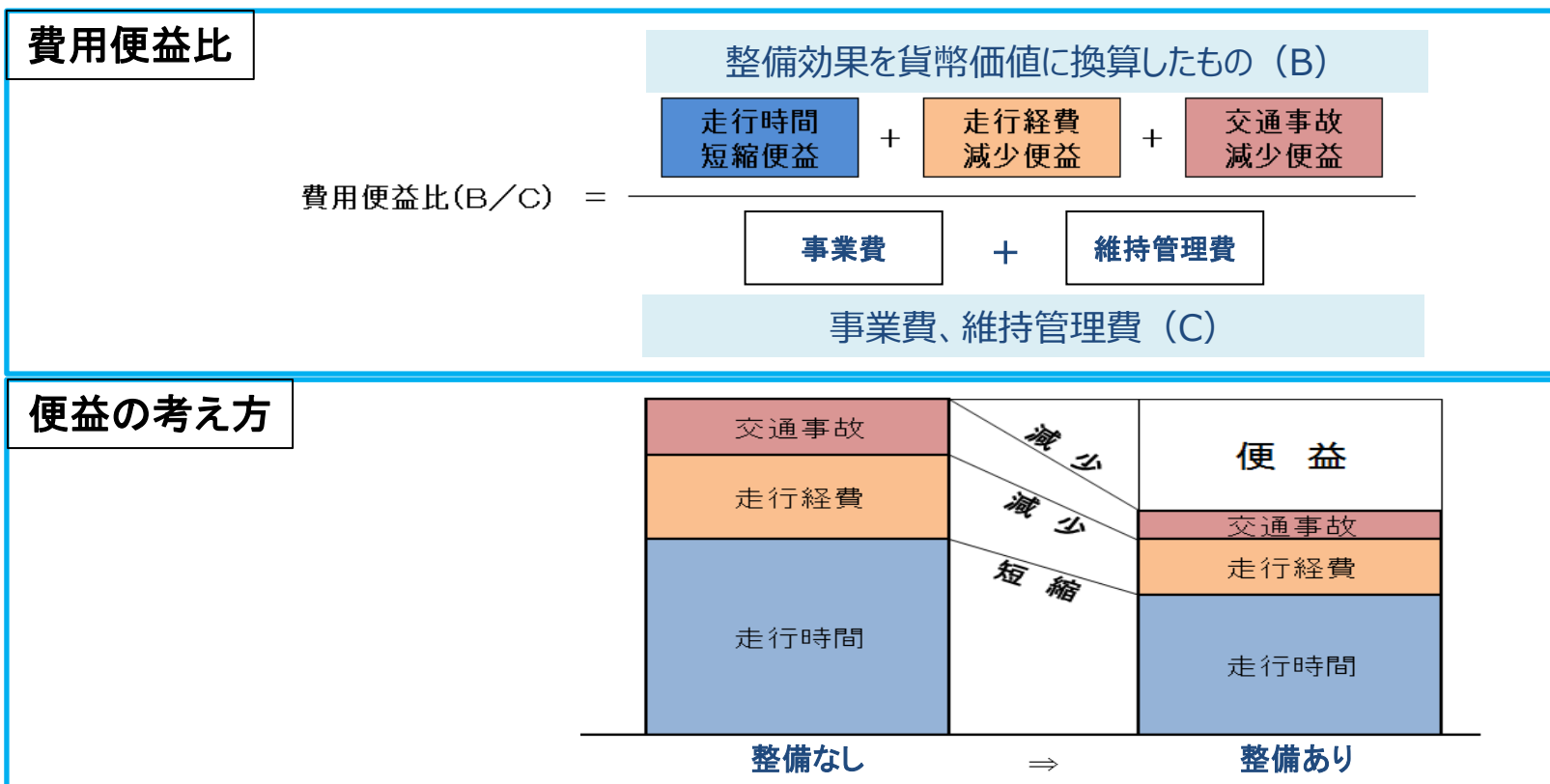
＜便益＞を＜費用＞で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

◆道路事業の費用便益比(B/C)

費用: 道路整備に要する事業費＋維持管理に要する費用(C: コスト)

便益: 整備効果を貨幣価値に換算したもの(B: ベネフィット)

走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋交通事故減少便益



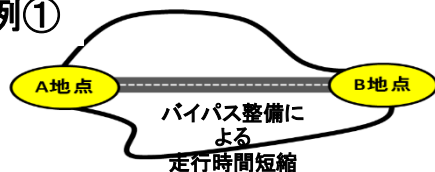
2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行時間短縮便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮されることにより、道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

○整備の有無による走行時間費用の年間の総和の差により算出
走行時間費用(円/年)
＝交通量(台/日×走行時間(分)
×時間価値原単位(円/台・分)
×365(日/年)

例①



例②



⇒この整備無しと有りの費用の差を、リンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の走行時間短縮便益 332.4億円が算出される。

◆走行経費減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、燃費が向上するなど走行経費(※)が節約されることにより、道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

※走行経費:燃料費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費など

○整備の有無による走行費用の年間の総和の差により算出
走行費用(円/年)
＝交通量(台/日)×リンク延長(km)
×走行経費原単位(円/台・km)
×365(日/年)

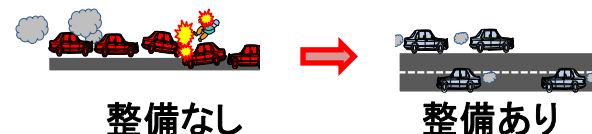
⇒この整備無しと有りの費用の差を、リンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の走行経費減少便益 34.4億円が算出される。

◆交通事故減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通の分散化が図られ、交通事故による社会的損失(※)の減少を貨幣換算したもの。

※社会的損失:人的損害額(運転者、同乗者、歩行者など)、物的損害額(車両、構造物の事故損失)、事故渋滞による損失額

○整備の有無による損失の年間の総和の差により算出
損失(円/年)
＝リンク交通量(台・km/日)
×係数(円/台・km)×365(日/年)
＋リンク交差点箇所数(台・箇所/日)
×係数(円/台・箇所)×365(日/年)



⇒この整備無しと有りの費用の差をリンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の交通事故減少便益 2.7億円が算出される。

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)②

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

○算出条件等

使用マニュアル : 費用便益分析マニュアル
(国土交通省令和5年12月)

基準年 : 令和6年度

検討期間 : 50年間

社会的割引率 : 4%

交通量推計時点 : 令和22年(2040年)度

推計に用いた資料 : 平成27年度全国道路・
街路交通情勢調査

全体事業費 : 約392.7億円(単純価値)

維持管理費 : 約1,100万円/年

◆費用便益比

$$B/C = 1.39$$

◆便益(B)

総便益	369.5億円
走行時間短縮便益	332.4億円
走行経費減少便益	34.4億円
交通事故減少便益	2.7億円

◆費用(C)

総費用	266.5億円
全体事業費 (現在価値)	265.2億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	1.3億円

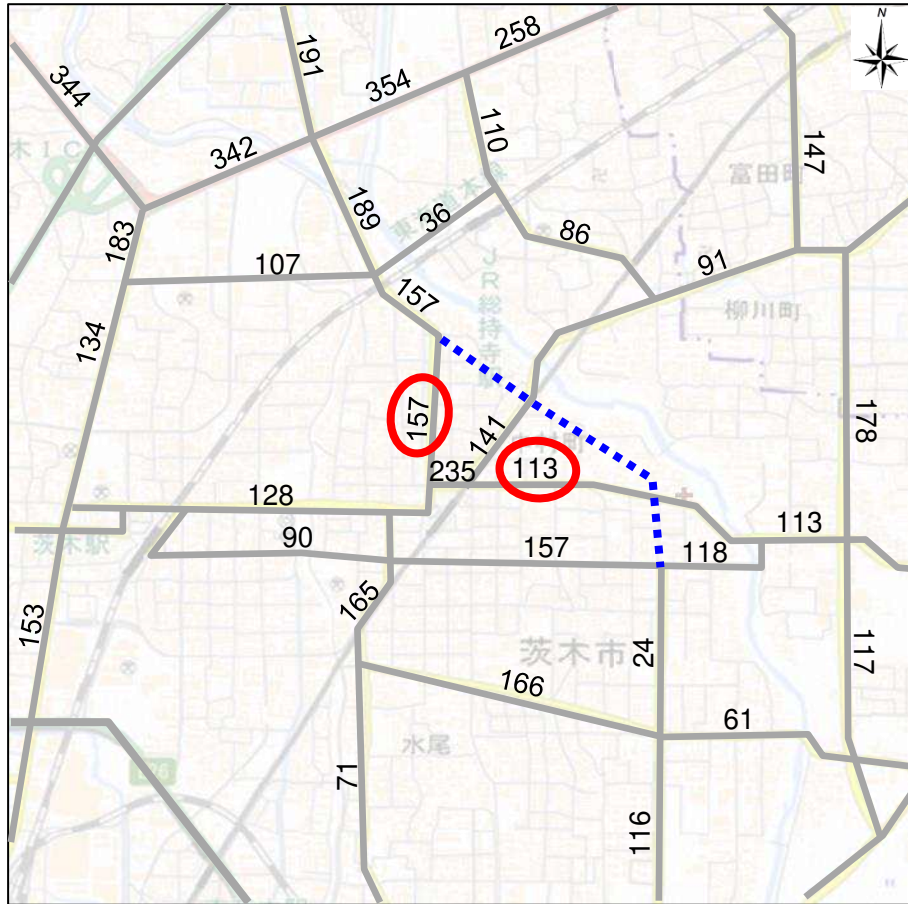
※総費用及び総便益は
基準年の価値に換算した現在価値額

2. 事業の必要性等に関する視点

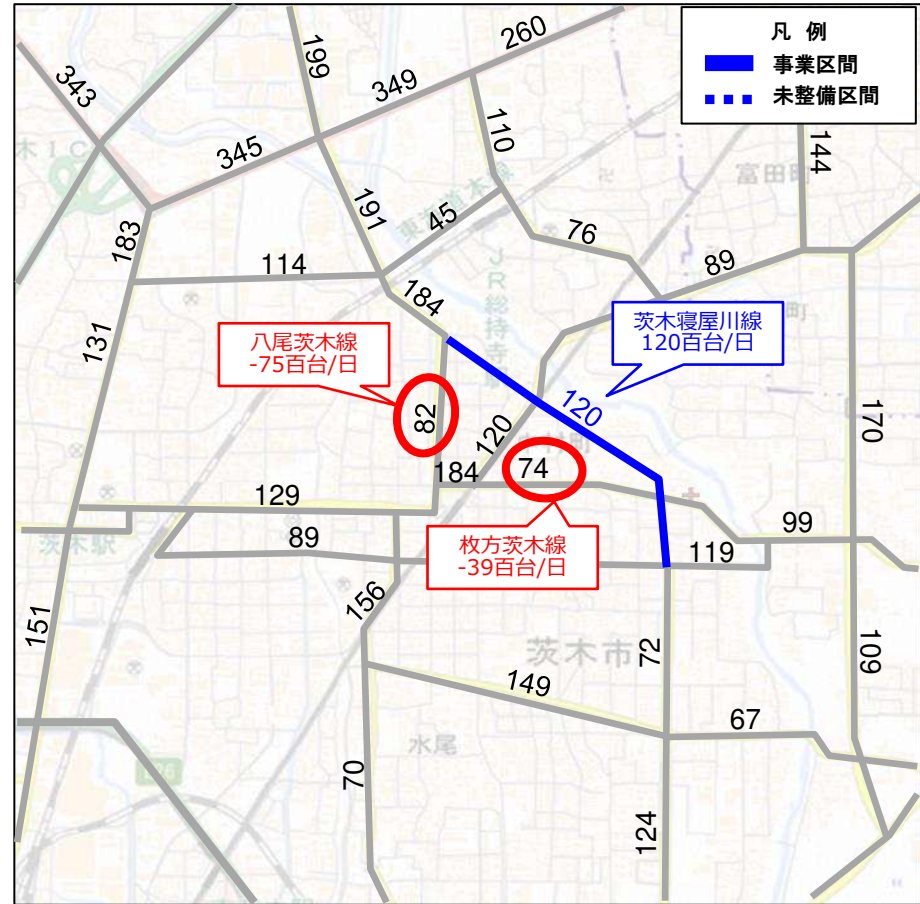
■事業の投資効果(費用便益分析)③

交通量図 (単位: 百台)

整備なし(R22)



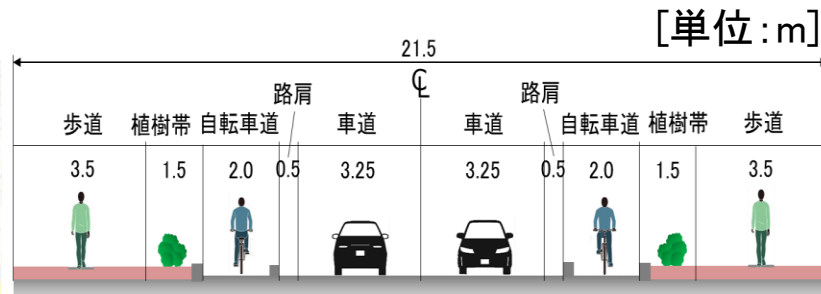
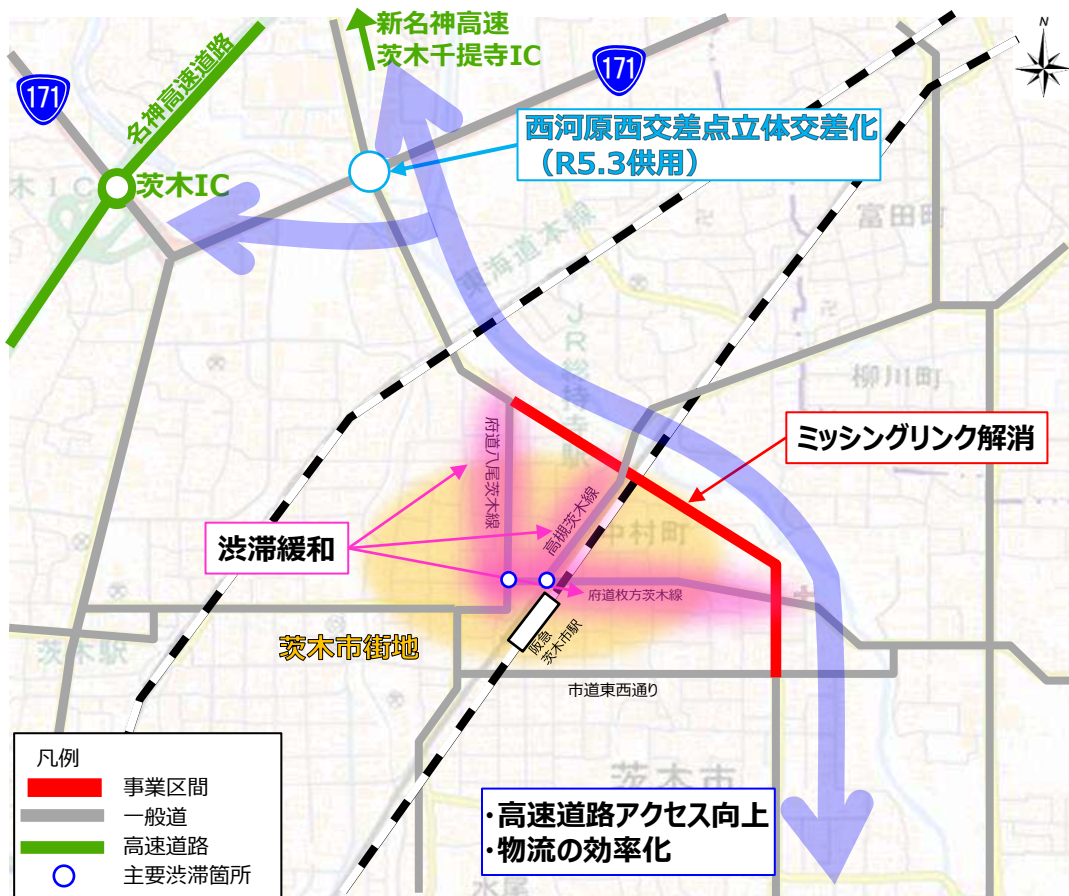
整備あり(R22)



○本事業の整備により、周辺で混雑している八尾茨木線 (-75百台/日)、枚方茨木線 (-39百台/日) 等から茨木寝屋川線 (+120百台/日) に交通転換すると予測

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業効果の定性的分析

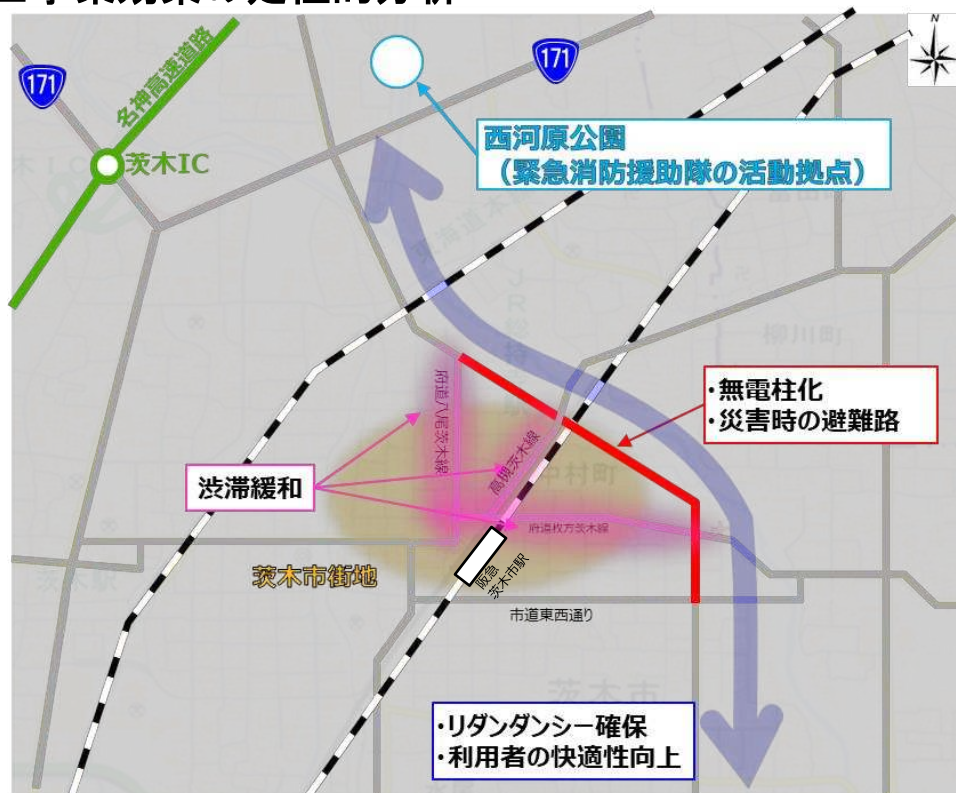


【活力】

- 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、主要渋滞箇所などで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、北河内地域から名神高速道路(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。

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業効果の定性的分析

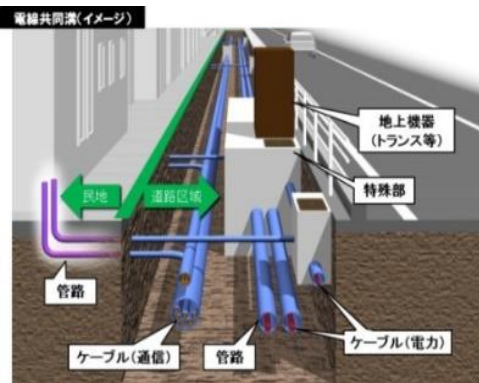


【安全・安心】

- 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1号や国道171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、大阪中央環状線等の**リダンダンシーも確保**できる
- 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寄与する。

【快適性】

- 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



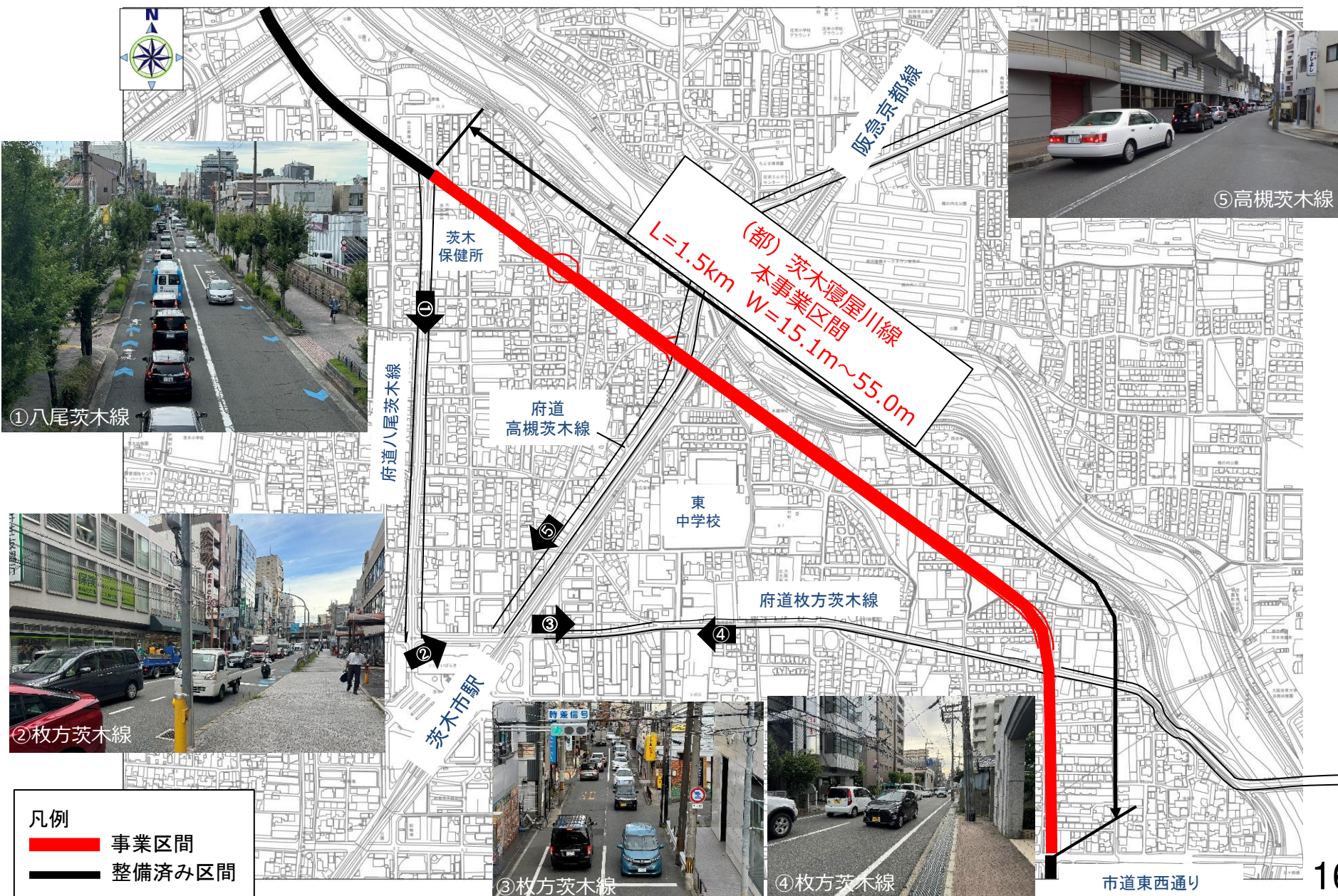
電線共同溝イメージ（出典：国土交通省HP）



平成30年 台風21号による
電柱倒壊等による道路閉塞

2. 事業の必要性等に関する視点

■阪急茨木市駅周辺の渋滞状況



3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減の工夫等

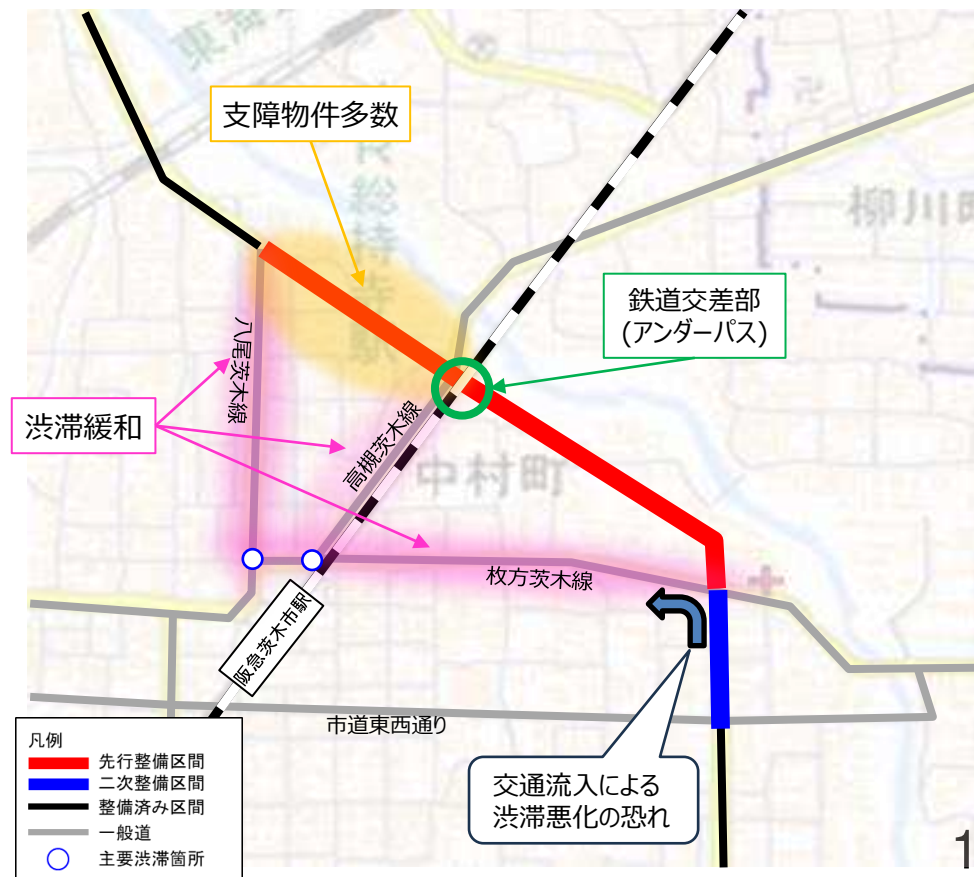
■事業の進捗の見込みの視点

- 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
- 令和21年度:完成

【段階整備について】

本事業区間のうち、府道八尾茨木線から府道枚方茨木線の区間を、以下の理由より先行して整備を行う。

- ・ 当区間を先行的に供用すると、慢性的に渋滞している阪急茨木市駅周辺部の渋滞緩和が見込まれること
- ・ 当区間は、支障物件が多い区間や、鉄道交差点を含んでおり、整備に期間を要すること
- ・ 府道枚方茨木線から市道東西通りまでを先行整備した場合、阪急茨木市駅周辺部の渋滞悪化が見込まれること



3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減の工夫等

■コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

【コスト縮減】

- 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浅層埋設方式の活用することで、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FEP管を採用することで材料費の削減、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。

【代替案立案等の可能性】

- 本事業の着手に先立ち、都市計画変更を実施。
- 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。

以上のことから、原案が適切である。

4. 対応方針（原案）

○事業実施

＜判断の理由＞

- 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渋滞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。
 - 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。
- 以上の理由により、本事業を実施する。