

No. 3
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第5回)

国道 163 号

きよたきいこま
清滝生駒道路

平成 21 年 3 月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□事業の目的	1
□計画の概要	2
□事業の経緯及び進捗状況	5
□事業を取り巻く社会状況及び整備効果	7
□費用便益分析の結果	19
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	21
□対応方針	22

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 異常気象時通行規制区間・線形不良区間の解消
- 沿道環境の改善
- 交通安全の確保
- 地域開発の支援

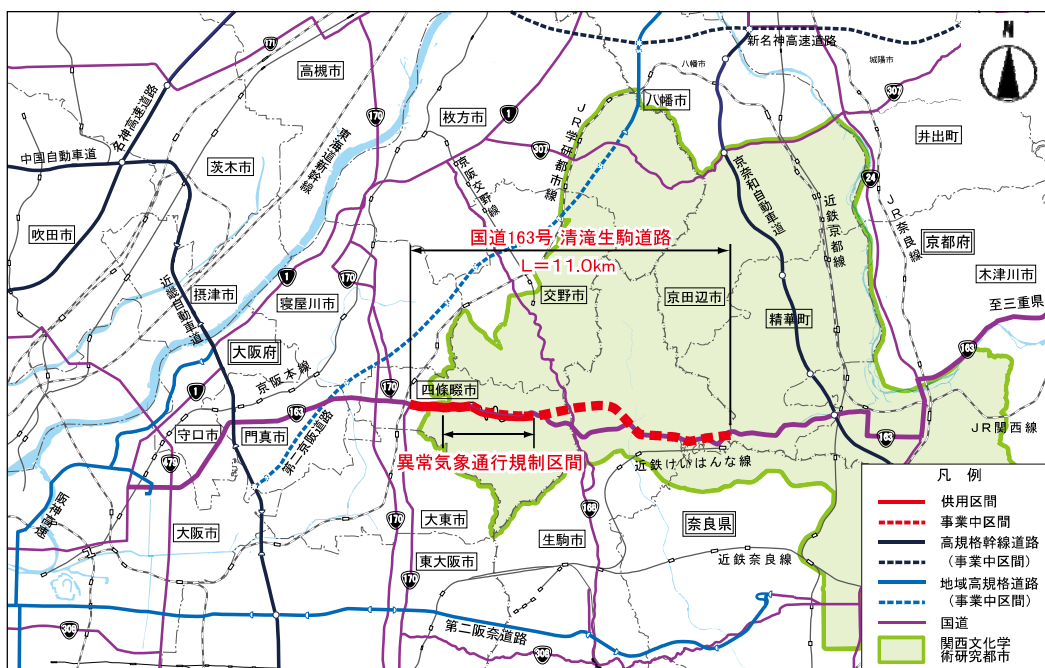
国道 163 号は、大阪市を起点として大阪府東部の四條畷市、奈良県北部の生駒市及び京都府南部の精華町・木津川市(以下「京阪奈地域」という。)を経て三重県津市に至る延長約 110km の幹線道路で、地域の経済、産業活動を支えるほか、生活道路としても重要な役割を担っています。

このうち、京阪奈地域では沿線地域の宅地開発、関西文化学術研究都市の整備等による人口増加によって、自動車交通が増加しており、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞を引き起こしています。

また、国道 163 号は、生駒山系を横断しているため、急勾配、急カーブが連続することから、交通事故が多発し、さらに、落石・崩落の危険箇所が多く、異常気象時の通行規制区間を抱えていました。

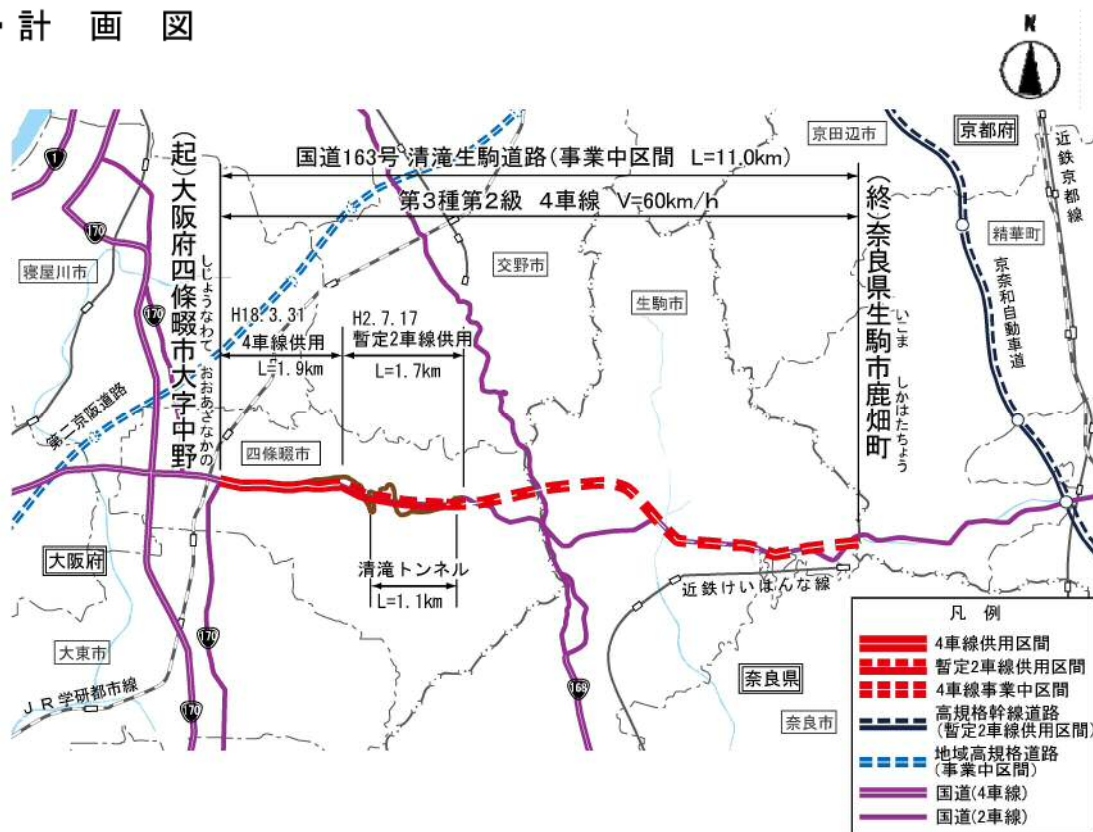
清滝生駒道路は、国道 163 号の交通混雑の緩和、異常気象時通行規制区間の解消、沿道環境の改善、交通安全の確保、関西文化学術研究都市の開発支援等を目的に計画した地域高規格道路です。

■位置図



計画の概要

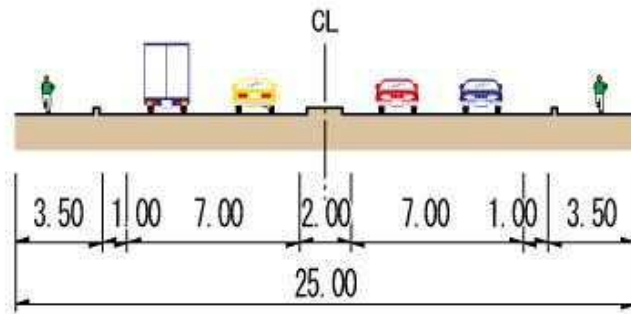
- ・起終点 自) 大阪府^{しじょうなわて}四條畷市^{おおあぎなかの}大字中野
至) 奈良県^{いこま}生駒市^{しかはたちょう}鹿畑町
- ・計画延長 L=11.0km
- ・構造規格 第3種第2級
- ・設計速度 60km/h
- ・車線数 4車線
- ・標準幅員 W=25.0m
- ・全体事業費 約1,070億円
- ・計画図



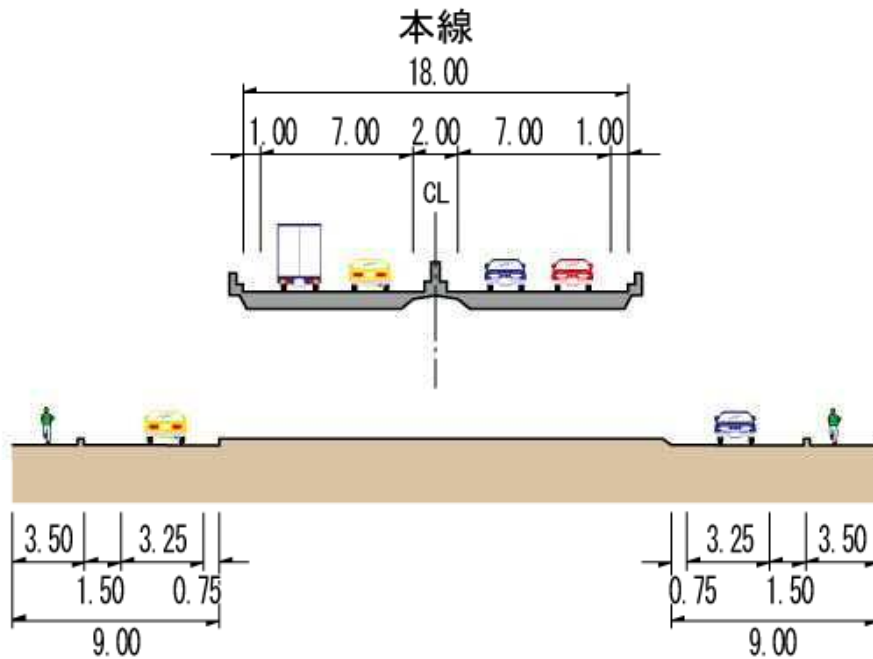
・標準横断面図

(単位：m)

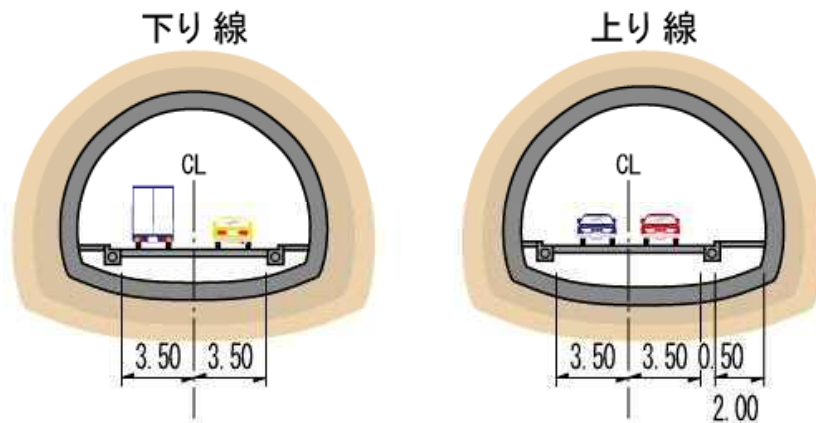
[土工部]



[高架部]

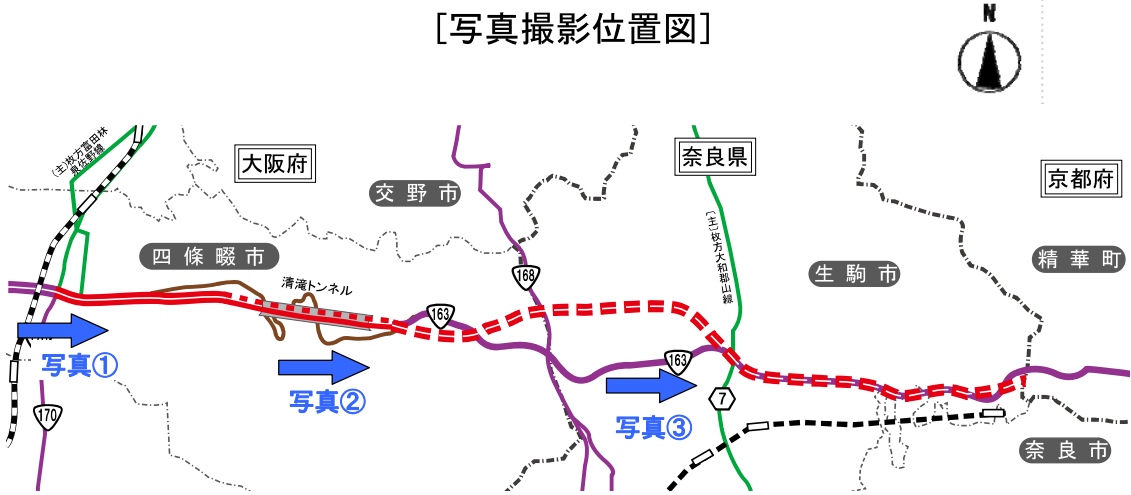


[トンネル部]



撮影年月 平成 20 年 1 月

[写真撮影位置図]



【写真① 東中野より
京都方面を望む】



【写真② 清滝峠より
京都方面を望む】



【写真③ 高山町より
京都方面を望む】



事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

- ・事業化 昭和 54 年度
- ・都市計画決定 昭和 55 年 2 月～昭和 63 年 2 月
- ・都市計画決定（変更） 平成 17 年 3 月（奈良県域）
- ・用地着手 昭和 56 年度
- ・工事着手 昭和 56 年度
- ・地域高規格道路計画路線指定 平成 10 年 6 月

2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 約 41%（平成 20 年 3 月末現在）
- ・用地取得率 約 48%（面積ベース、平成 20 年 3 月末現在）
- ・供用済延長 平成 2 年 7 月 17 日 L=1.7km 暫定 2 車線供用
平成 6 年 2 月 28 日 L=0.7km 暫定 2 車線供用
平成 9 年 9 月 4 日 L=0.3km 暫定 2 車線供用
平成 14 年 8 月 4 日 L=0.9km 暫定 2 車線供用
平成 18 年 3 月 31 日 L=1.9km 4 車線供用

3. 関係機関との調整等

昭和 54 年度に事業化し、まず異常気象時通行規制区間、線形不良区間を解消するため整備を進め、平成 9 年 4 月に異常気象時通行規制区間の解消を図りました。

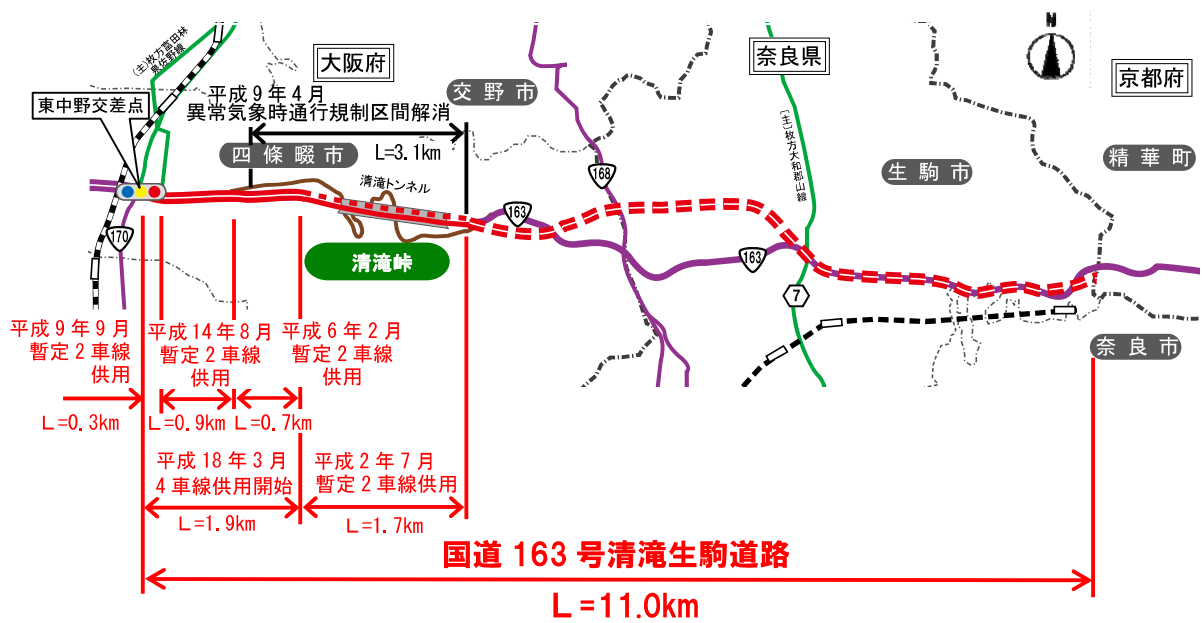
平成 10 年 6 月には、地域高規格道路に指定され、道路管理者・河川管理者・関係自治体などの関係機関との協議のもと、平成 17 年 3 月に都市計画変更を行いました。

また、整備を推進するにあたり、埋蔵文化財発掘調査や交通量の多い国道 163 号を切り回しながらの工事、交差点計画等の関係機関との協議・調整で時間を要しました。

4. 現在の状況

平成19年度までに順次整備が行われ、これまでに1.9kmの4車線供用、1.7kmの暫定2車線供用を図っています。

これらの整備により、清滝峠前後の異常気象時通行規制区間(連続雨量210mm) L=3.1kmが平成9年4月に解消されるとともに、東中野交差点の渋滞が緩和されています。



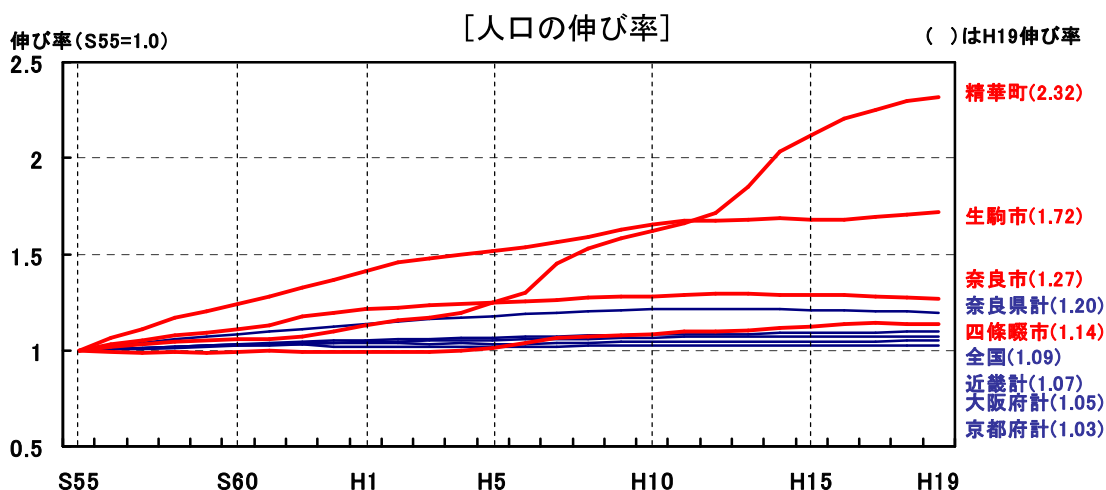
事業を取り巻く社会状況及び整備効果

1. 社会的背景

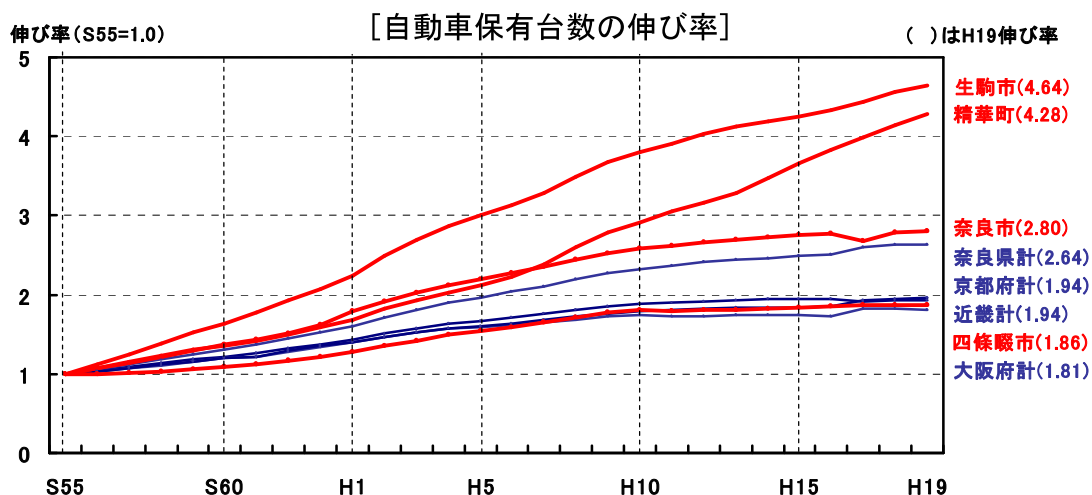
【京阪奈地域(沿線市町)の人口、自動車保有台数の推移】

国道 163 号沿線の四條畷市、生駒市、精華町は、大阪都市圏のベッドタウン化や関西文化学術研究都市の整備に伴い、人口が昭和 55 年から平成 19 年の 27 年余でそれぞれ 1.14 倍、1.72 倍、2.32 倍に増加しています。

また、自動車保有台数の伸び率は、特に生駒市、精華町の伸び率が大きく、昭和 55 年から平成 19 年の 27 年間で 4 倍以上の伸び率となっています。



出典：住民基本台帳人口要覧



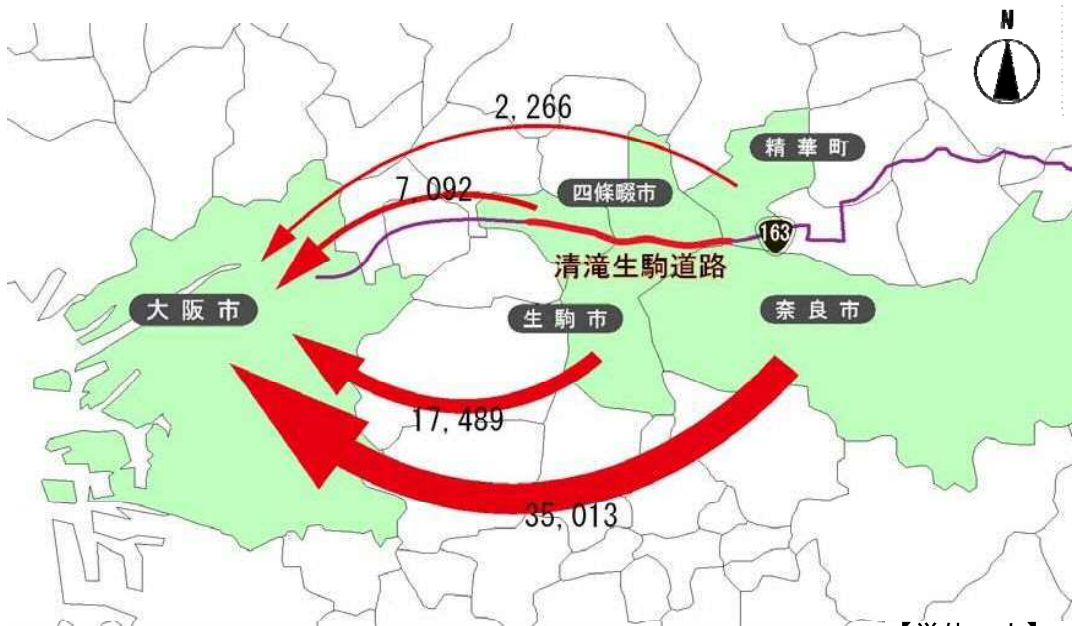
出典：市町村別自動車保有台数
市町村別軽自動車車両台数

【沿線地域の通勤通学流動】

国道163号沿線地域の通勤通学先をみると、自市町以外では各市とも大阪市への通勤通学者が最も多く、東西方向の結び付きの強さが伺えます。

また、国道163号沿道の主な市町から大阪市への通勤通学自動車分担率は、平成2年から12年にかけて上昇しており、通勤通学における自動車依存が高まっています。

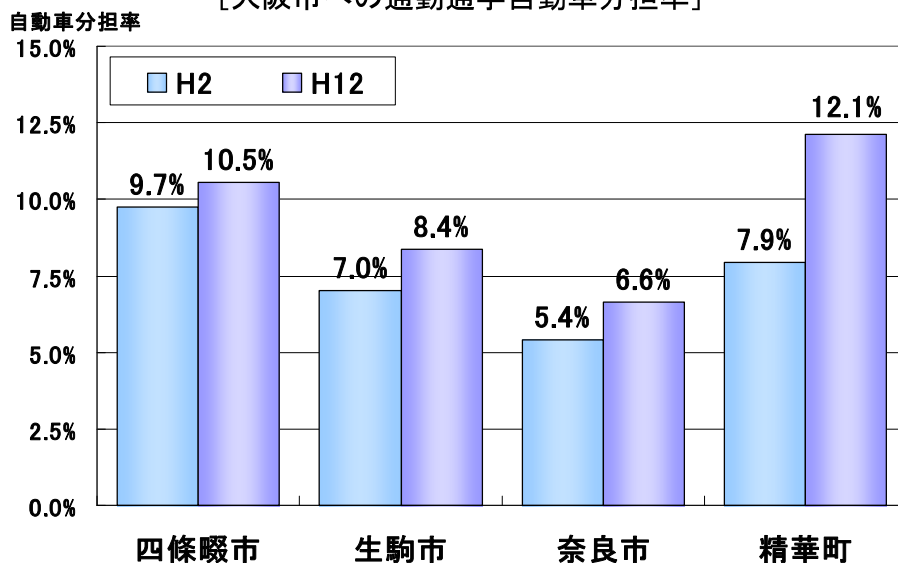
[最も多い通勤通学先(市域内を除く)]



【単位：人】

出典：H17 国勢調査

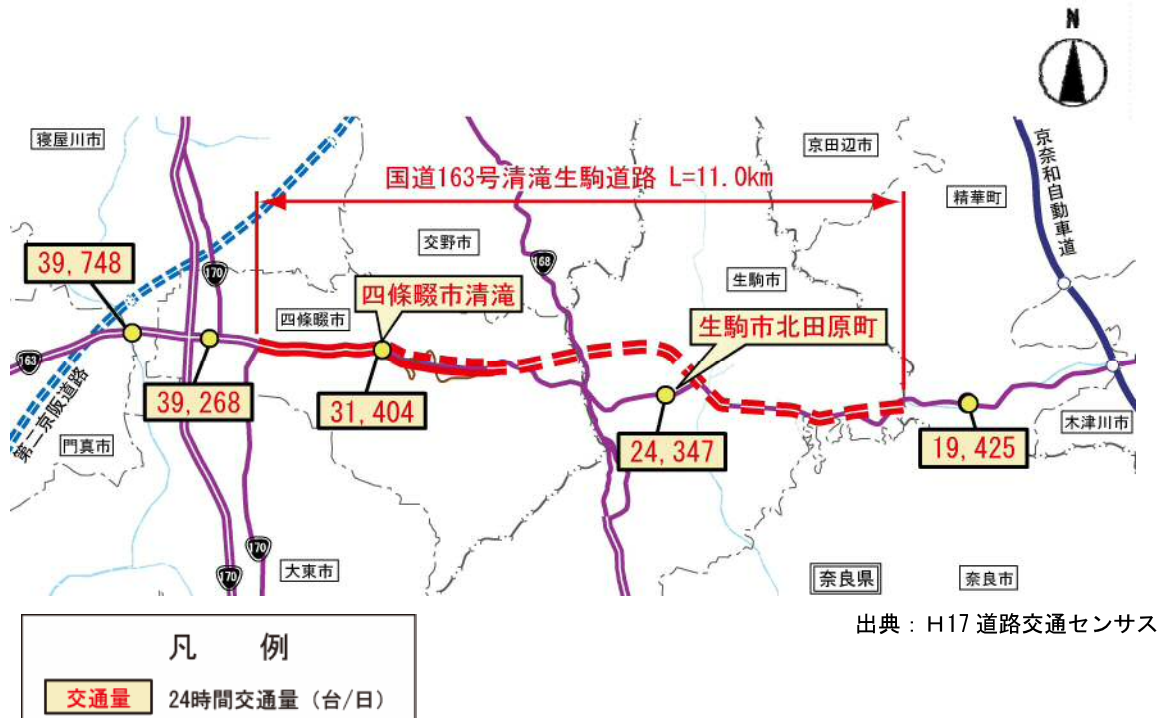
[大阪市への通勤通学自動車分担率]



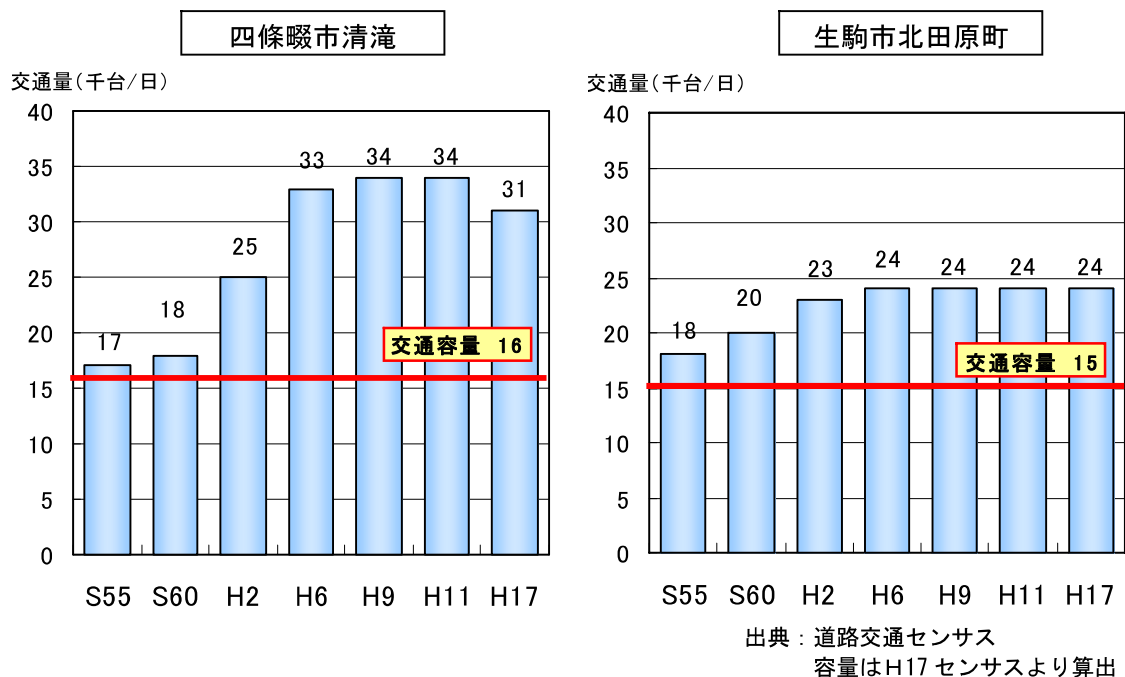
出典：H2、H12 国勢調査

【国道 163 号の交通量】

国道 163 号の交通量はほぼ横ばい傾向にあり、平成 17 年の調査では、四條畷市清滝で約 3.1 万台／日、生駒市北田原町で約 2.4 万台／日と交通容量を大きく上回ったまとなっています。



[国道 163 号の交通量推移]

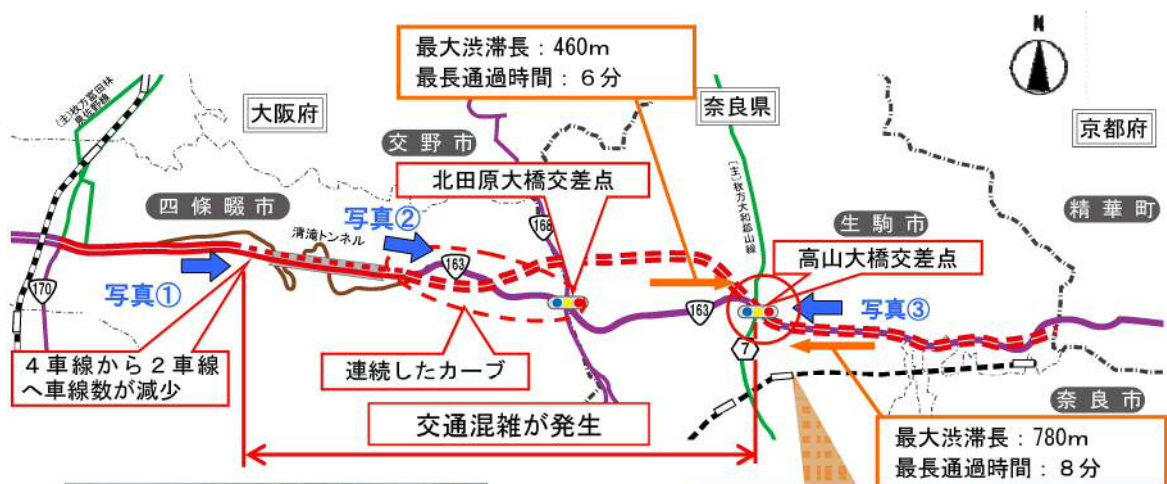


2. 交通混雑の緩和

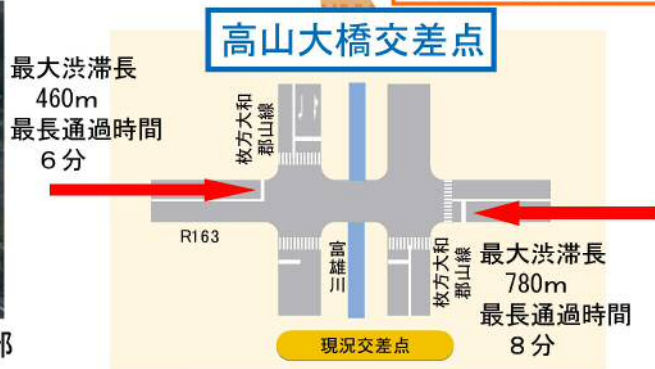
【交通混雑の状況】

清滝トンネル西側の車線数が4車線から2車線に減少する合流部から速度が低下し、交通混雑が発生しています。また、清滝トンネル東側から北田原大橋交差点間では連続したカーブにより速度が低下しています。

高山大橋交差点では、朝・タラッシュ時における通勤車両等の集中による慢性的な交通渋滞が発生し、地域の日常活動に影響を及ぼしています。



【写真① 清滝トンネル西側合流部から奈良方面を望む】



平成20年10月21日渋滞長調査
出典：奈良国道事務所



【写真② 清滝トンネル東側坑口付近から奈良方面を望む】



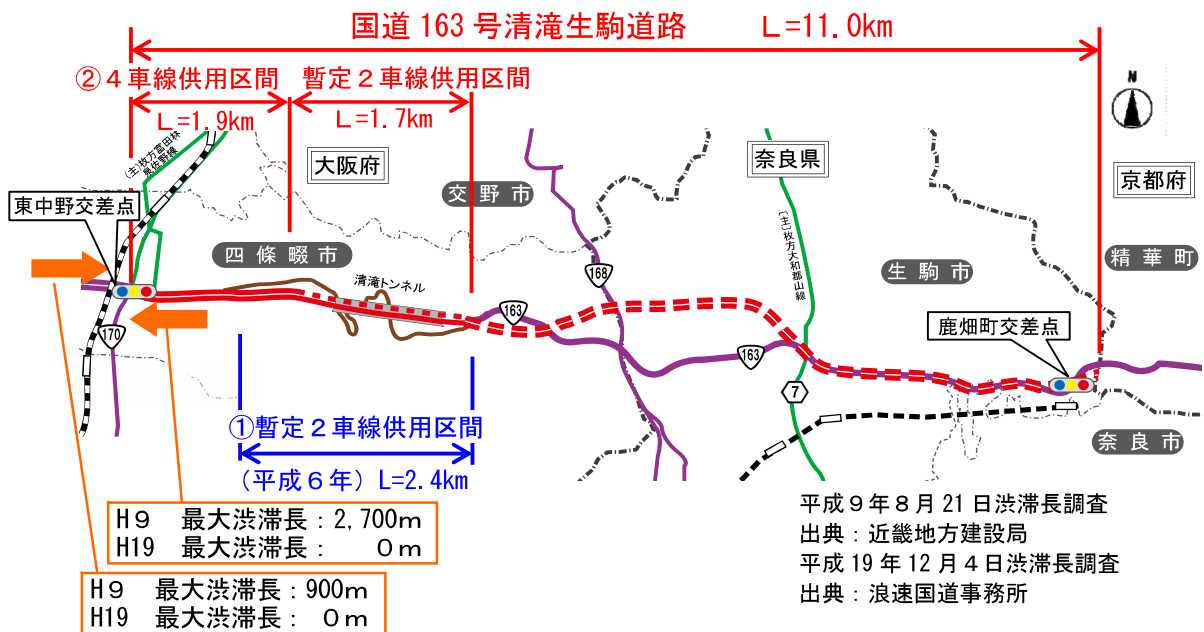
【写真③ 高山大橋交差点から大阪方面を望む】

【交通混雑の緩和】

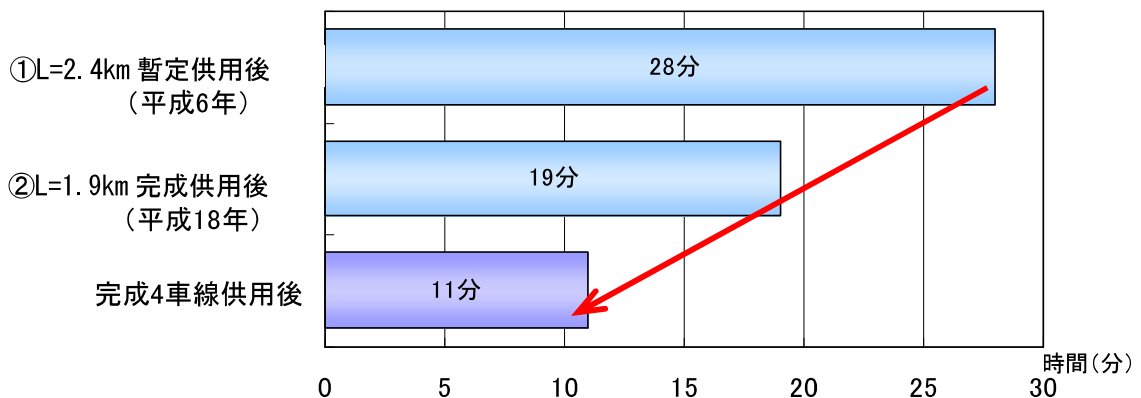
東中野交差点から清滝トンネル間の供用により、交通混雑が緩和され、東中野交差点から鹿畑町交差点の所要時間が約28分から約19分に短縮されました。

また、4車線化により、東中野交差点の渋滞長が2,700mから0mになり、混雑が緩和されました。

今後、残事業区間の整備を進めることにより、更なる交通混雑の緩和が図られ、清滝生駒道路を通行する所要時間が約19分から約11分に短縮されます。



〔所要時間の短縮(東中野交差点～鹿畑町交差点間)〕



※暫定供用後の所要時間は、浪速国道事務所調査データ(平成14年度)、奈良国道事務所調査データ(平成13年度)
 ※完成供用後の所要時間は、浪速国道事務所調査データ(平成18年度)、奈良国道事務所調査データ(平成18年度)
 ※完成4車線供用後の所要時間は、走行速度60km/hとして算出

3. 異常気象時通行規制区間の解消

清滝峠前後の国道163号は急カーブ、急勾配が連続しており、異常気象時通行規制区間となっていました。

この区間に清滝生駒道路が新たに整備されたことにより、異常気象時通行規制区間が解消されました。

◆整備前



【急カーブが連続する清滝峠】

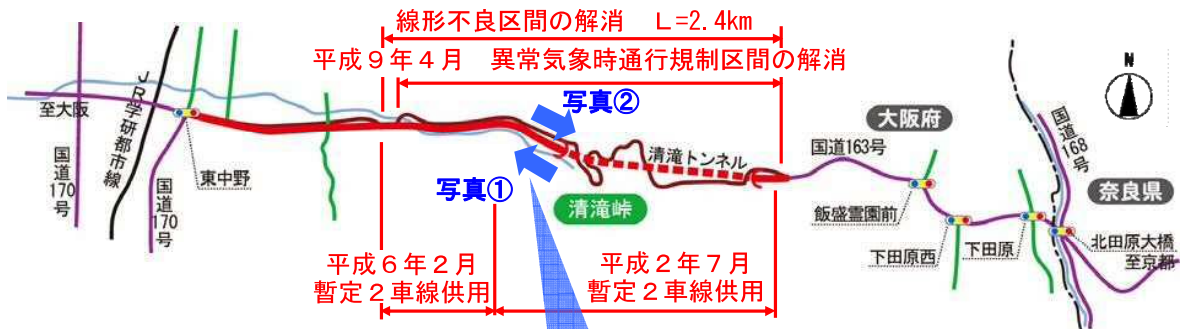


【写真① 清滝峠】



【写真② 清滝峠全景】

◆整備後



【清滝トンネル付近の整備状況】



【写真① 上清滝跨道橋より大阪方面を望む】



【写真② 上清滝跨道橋より奈良方面を望む】

4. 沿道環境の改善

国道 163 号現道の騒音レベルは、供用区間では遮音壁の設置等より環境基準を満足していますが、未供用区間では環境基準を大幅に上回っています。

今後、未供用区間の騒音対策を実施することにより、環境基準超過箇所が解消され、沿道環境が改善されます。

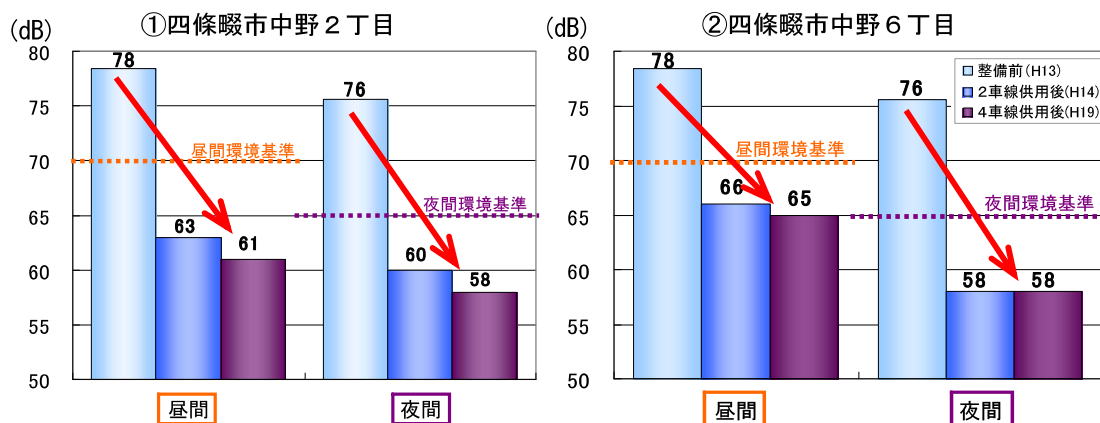


【写真① 4車線供用区間

【写真② 未供用区間】

(遮音壁設置)】

〔4車線供用区間の騒音レベルの推移〕

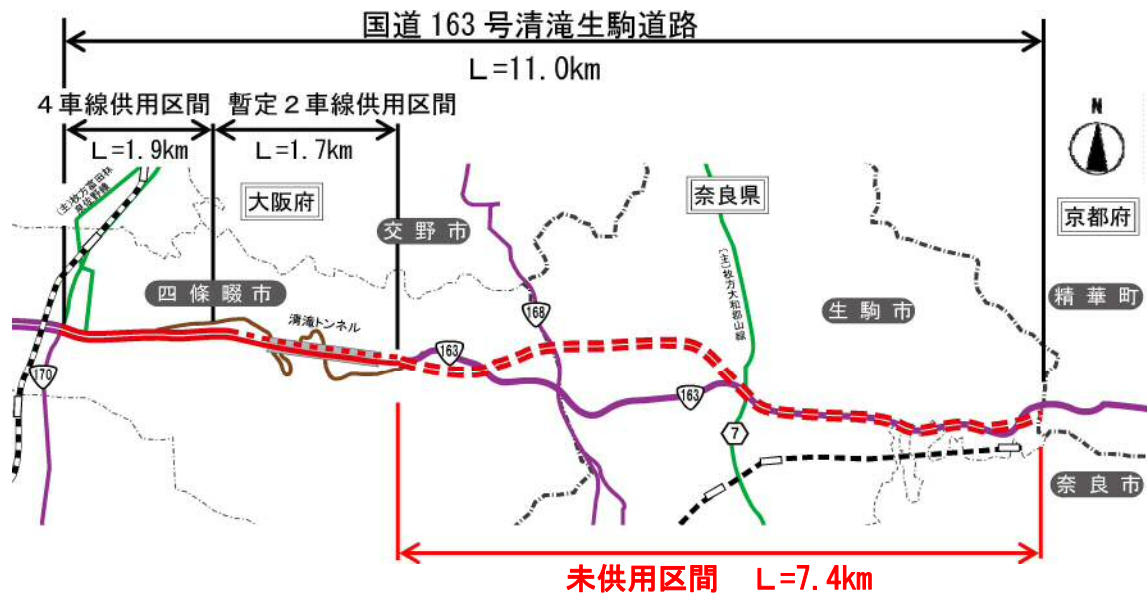


出典: 大阪国道管内環境センサス

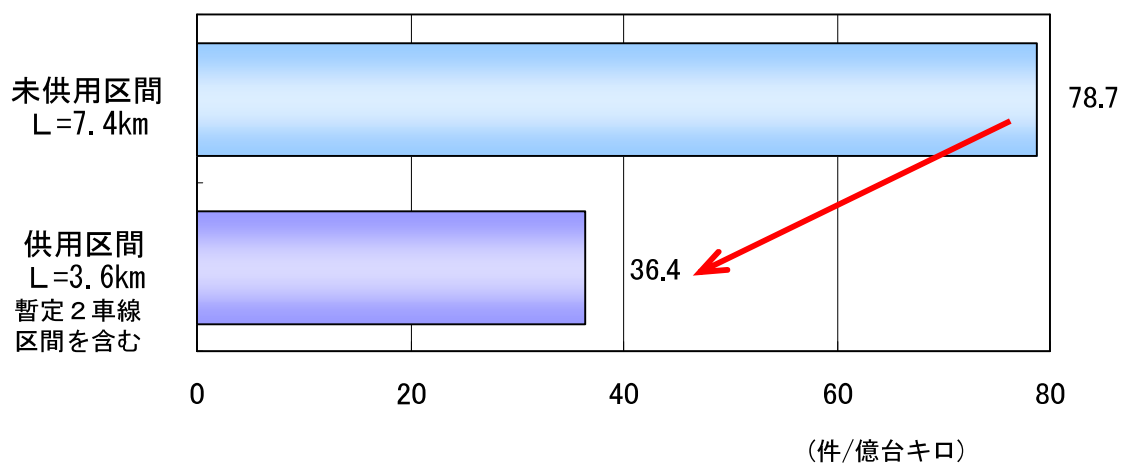
5. 交通安全の確保

【国道 163 号の交通事故発生状況】

供用区間と未供用区間の死傷事故率を比較した場合、供用区間 36.4 件/億台キロに対し、未供用区間は 78.7 件/億台キロと、約 2.2 倍の死傷事故率となっています。



[死傷事故率 (平成 18 年)]



出典：交通事故総合分析センター

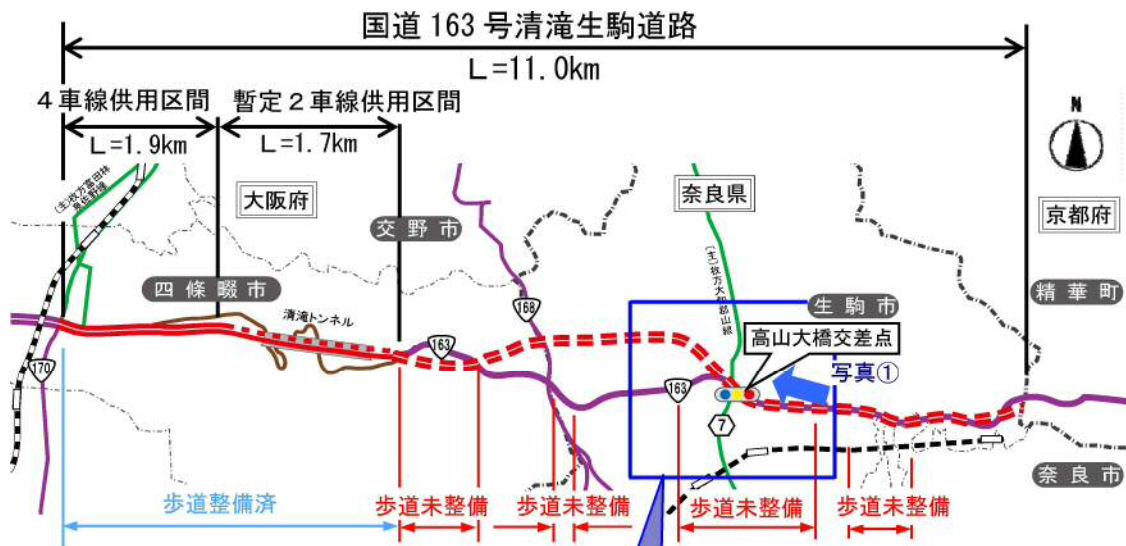
【国道 163 号の歩道整備】

供用区間には歩道が整備されていますが、残る区間は、歩道が設置されていない箇所があります。

また、通学路に指定されているにもかかわらず歩道が設置されていない箇所があり、歩行者の安全な通行が確保されていない状況です。

清滝生駒道路の整備により、自動車の走行環境が改善されるとともに、全区間に歩道を整備することから、歩行者や自転車にとっても、安全かつ快適な道路空間が確保されます。

[歩道未整備状況図]



【写真① 高山大橋交差点より奈良方面を望む】



【生駒北小・中学校指定通学路図】

6. 地域開発の支援

関西文化学術研究都市は、21世紀の創造的かつ、国際的、学際的な文化・学術・研究の新たな展開の拠点として、我が国の発展に大きく寄与するナショナルプロジェクトです。

清滝生駒道路は、関西文化学術研究都市と大阪都心部及び関西国際空港へのアクセス時間を短縮し、主要アクセス道路として関西文化学術研究都市のさらなる開発を支援します。



【奈良先端科学技術大学院大学】



【高山地区 企業の研究施設】

〔関西文化学術研究都市の概要〕

<p>計画の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域の面積は、15,000ha うち「文化学術研究地区」(12ヶ所)の面積は、3,600ha 										
<p>事業の経緯</p>	<ul style="list-style-type: none"> 昭和62年6月 「関西文化学術研究都市建設促進法」公布・施行 昭和63年3月 「関西文化学術研究都市の建設に関する計画」承認 平成6年9月 「けいはんな学研都市フェスティバル'94(都市びらき)」開催 										
<p>文化学術研究地区の現在の状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画人口 21万人 (うち入居人口 8.1万人 : 39%) [平成20年4月1日現在] ● 立地施設数 111 (進出機関数 280) [平成20年11月末日現在] <div style="text-align: right;"> <p>[文化学術研究地区 入居人口の推移] 万人</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>入居人口 (万人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成5年</td> <td>3.4</td> </tr> <tr> <td>平成10年</td> <td>5.4</td> </tr> <tr> <td>平成15年</td> <td>6.9</td> </tr> <tr> <td>平成20年</td> <td>8.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：財団法人関西文化学術研究都市推進機構 (各年4月1日現在)</p> </div>	年次	入居人口 (万人)	平成5年	3.4	平成10年	5.4	平成15年	6.9	平成20年	8.1
年次	入居人口 (万人)										
平成5年	3.4										
平成10年	5.4										
平成15年	6.9										
平成20年	8.1										

7. 地域における計画

清滝生駒道路は、下記の計画に位置付けられています。

- ◆ 大阪の再生・元気倍増プランー大阪21世紀の総合計画ー（平成12年12月）
「都市の骨格となる幹線道路の中で、機能的な道路ネットワークの形成を図る府県間連絡道路」
- ◆ やまと21世紀ビジョン実施計画（2006～2010）（平成18年3月）
「県内外の多様な交流・連携を活発化し、また、県民の社会活動を支える基盤となる幹線道路」
- ◆ 新京都府総合計画（平成13年1月）
「府県域を越えてより広域的な交流圏の形成を図る幹線道路」
- ◆ 第5次四條畷市総合計画（平成18年3月）
「幹線道路整備とまちづくりの一体整備」
- ◆ 生駒市総合計画（平成13年12月）
「地域との交流を育む幹線道路」
- ◆ 精華町第4次総合計画（平成14年12月）
「近隣市町村間の交流連携軸」
- ◆ 第3次木津町総合計画（平成11年3月）
「町の東西の連携の強化や通過交通の排除に配慮した幹線道路」

8. 要望経緯

・昭和 58 年 3 月 関西文化学術研究都市建設推進協議会設立

名称	会長	主なメンバー	対象道路
関西文化学術研究都市建設推進協議会	荒巻 禎一 (元京都府知事)	関西経済連合会・京都府・大阪府・奈良県・大阪商工会議所・京都商工会議所・奈良商工会議所他	清滝生駒道路

(最近の動向)

- ・平成 16 年 7 月、11 月
- ・平成 17 年 7 月、11 月
- ・平成 18 年 7 月、11 月
- ・平成 19 年 7 月、11 月
- ・平成 20 年 7 月、11 月

関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望

・昭和 63 年 5 月 一般国道 163 号整備促進期成同盟会設立

名称	会長	主なメンバー	対象道路
一般国道 163 号整備促進期成同盟会	河井 規子 (木津川市長)	木津川市長・生駒市長・四條畷市長・精華町長	清滝生駒道路

(最近の動向)

- ・平成 16 年 12 月
- ・平成 17 年 12 月
- ・平成 18 年 11 月
- ・平成 19 年 11 月
- ・平成 20 年 11 月

関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望

費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	国道163号
事 業 名	清滝生駒道路
延 長	11.0km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年度			
基準年における 現在価値	1,513億円	172億円	50億円	1,735億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	1,026億円	141億円	1,167億円
基準年における 現在価値	1,251億円	43億円	1,294億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)	
B/C	$= \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{1,735\text{億円}}{1,294\text{億円}}$ $= 1.3$

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	国道163号
事 業 名	清滝生駒道路
延 長	11.0km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年度			
基準年における 現在価値	750億円	97億円	33億円	880億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	579億円	117億円	696億円
基準年における 現在価値	478億円	35億円	513億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{880\text{億円}}{513\text{億円}}$ $= 1.7$	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

清滝生駒道路の計画は、交通需要状況や地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、新技術・新工法の活用、建設発生土の有効利用等のコスト縮減に努めます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

清滝生駒道路は、国道 163 号現道の交通混雑の緩和、異常気象時通行規制区間の解消、沿道環境の改善、交通安全の確保、関西文化学術研究都市の開発支援等を目的に計画した地域高規格道路です。

平成 19 年度までの L=1.9km の完成供用、L=1.7km 暫定 2 車線供用により、異常気象時通行規制区間の解消、交通混雑の緩和、沿道環境の改善等が図られていますが、主要渋滞ポイントである高山大橋交差点をはじめとした交通混雑の緩和、交通安全の確保等が課題として残されています。

事業全体の費用対効果は、 $B/C=1.3$ 、残事業の費用対効果は、 $B/C=1.7$ となっています。

以上のことから、清滝生駒道路は、実施の必要性が高い事業です。

(2) 事業進捗の見込みの視点からの見解

埋蔵文化財調査、交通量の多い国道 163 号の切り回しによる工事、都市計画変更等の関係機関との協議・調整で時間を要しました。

引き続き残用地の買収、埋蔵文化財調査等を進め、段階的に整備を行い、平成 20 年代後半の全線供用を目指し、早期に効果を発揮できるよう事業を推進します。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

清滝生駒道路の計画は、交通需要状況や地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、新技術・新工法の活用、建設発生土の有効利用等のコスト縮減に努めます。

◇対応方針(原案)

【事業継続】

清滝生駒道路は、国道 163 号の交通混雑の緩和、沿道環境の改善、交通安全の確保のほか、関西文化学術研究都市のさらなる開発支援を図るために必要な事業です。

引き続き段階的に整備を行い、平成 20 年代後半の全線供用を目指し、早期に効果を発揮できるように事業を推進します。

国道 163 号

清滝生駒道路

チ エ ッ ク リ ス ト

事業再評価に係る資料

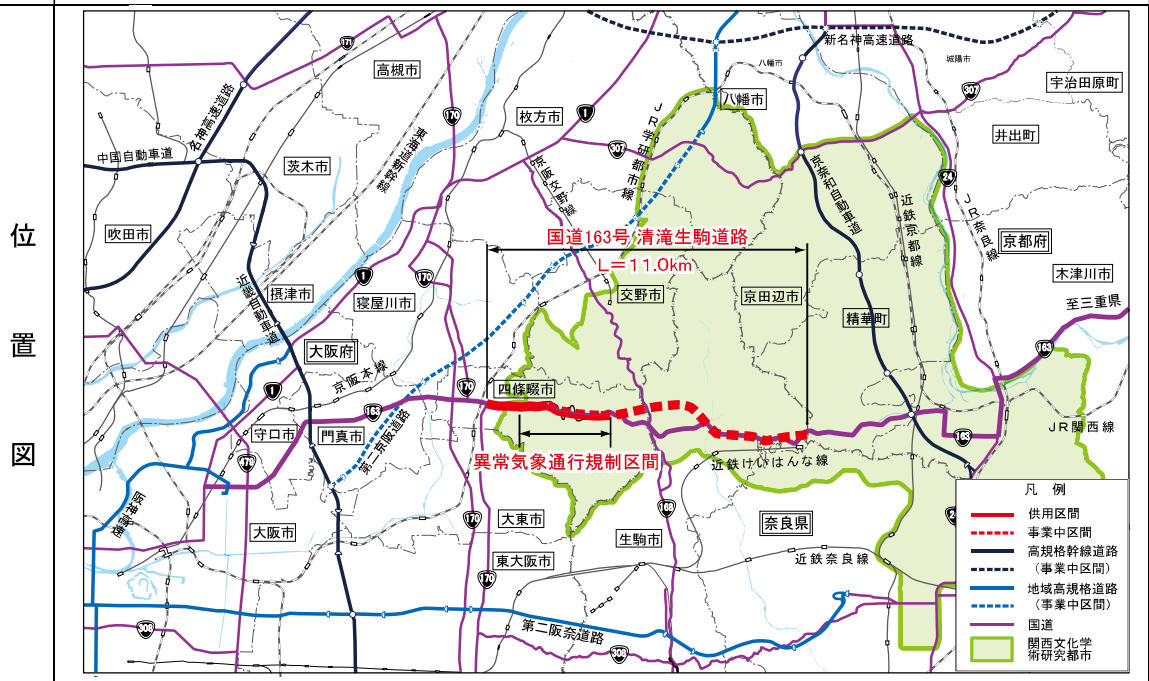
事業名		国道163号 清滝生駒道路 <small>きよたきいこま</small>		事業種別	地域高規格
事業の概要	起 終 点	白) 大阪府四條畷市大字中野 <small>しじょうなわて おおあざなかの</small> 至) 奈良県生駒市鹿畑町 <small>いこましかはたちょう</small>		延長	L=11.0km
	事業化	昭和54年度	都市計画決定	昭和54年度～昭和62年度 (平成16年度変更)	
	用地着手	昭和56年度	工事着手	昭和56年度	
	部分供用	平成2年7月17日 L=1.7km 暫定2車線供用 平成18年3月31日 L=1.9km 4車線供用			
	全体事業費	約1,070億円	計画交通量	12,300～36,100台/日	

国道163号は、大阪市を起点として大阪府東部の四條畷市、奈良県北部の生駒市及び京都府南部の精華町・木津川市(以下「京阪奈地域」という。)を経て三重県津市に至る延長約110kmの幹線道路で、地域の経済、産業活動を支えるほか、生活道路としても重要な役割を担っています。

このうち、京阪奈地域では沿線地域の宅地開発、関西文化学術研究都市の整備等による人口増加によって、自動車交通が増加しており、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞を引き起こしています。

また、国道163号は、生駒山系を横断しているため、急勾配、急カーブが連続することから、交通事故が多発し、さらに、落石・崩落の危険箇所が多く、異常気象時の通行規制区間を抱えていました。

清滝生駒道路は、国道163号の交通混雑の緩和、異常気象時通行規制区間の解消、沿道環境の改善、交通安全の確保、関西文化学術研究都市の開発支援等を目的に計画した地域高規格道路です。



事業名	国道163号 <small>きよたきいこま</small> 清滝生駒道路	事業種別	地域高規格
執行済み額	事業費：約 442 億円（進捗率 41%）		
事業の進捗状況			
事業の進捗状況	<p>○ 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 事業進捗率 41% (平成20年3月末現在) ▪ 用地取得率 48% (面積ベース、平成20年3月末現在) <p>○ 関係機関との調整等</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 四條畷市の残事業区間の下田原地区において、平成17年に設計協議を行い、鋭意事業を推進しています。 ▪ 生駒市の残事業区間の高山大橋交差点部において、平成16年度から用地買収に着手しています。また、北田原地区(準工業地域)においても、平成19年度から用地買収に着手し、鋭意事業を推進しています。 		
	供用目標等今後の事業の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 引き続き段階的に整備を行い、平成20年代後半の全線供用を目指し、早期に効果を発揮できるように事業を推進します。 	

事業名	国道163号 <small>きよたきいこま</small> 清滝生駒道路		事業種別	地域高規格
事業をめぐる社会情勢等	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ●現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 ■現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 □現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは、交通改善が期待される。 ■現道等に当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ■新幹線駅もしくは、特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 ■第一種、第二種、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。 	
		物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 □農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 □現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。 	
		都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □都市再生プロジェクトを支援する事業である。 □広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 □市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 □中心市街地内で行う事業である。 □幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である。 □DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 □対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては、100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる。 	
		国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> □高速自動車道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり。 ■地域高規格道路の位置づけあり。 □当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 □当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 □現道等における交通不能区間を解消する。 □現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 □日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 	
		個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> □鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。 ■拠点開発プロジェクト、地域連帯プロジェクト、大規模イベントを支援する。 ■主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 □新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。 	

事業名	国道163号 <small>きよたきいこま</small> 清滝生駒道路		事業種別	地域高規格
事業をめぐる社会情勢等	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての間に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある。交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。		
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。		
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、該当区間の安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）。 <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。		
	4. 環境	地域環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量。	
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率。 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率。 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。		
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。 <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。 <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる。	

事業名	国道163号 <small>きよたきいこま</small> 清滝生駒道路	事業種別	地域高規格
事業をめぐる社会情勢等	再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）		
	<p>1. 活 力～円滑なモビリティの確保～ ○現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減 ▪ 国道163号現道区間の渋滞損失時間(未整備時)は約252万人・時間/年である。 ▪ 当該事業により、渋滞損失時間は約8割削減される。</p> <p>4. 環 境～地球環境の保全～ ○対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 ▪ 当該事業により、CO2の排出量は24,115t-co2/年削減される。</p> <p>4. 環 境～生活環境の改善・保全～ ○現道等における自動車からのNO2排出削減率 ▪ 現道（並行区間等）についてNO2排出削減量：60t/年 ▪ 現道（並行区間等）についてNO2排出削減率：3割削減 ▪ バイパス等についてNO2排出増加量：157t/年 ○現道等における自動車からのSPM排出削減率 ▪ 現道（並行区間等）についてSPM排出削減量：6t/年 ▪ 現道（並行区間等）についてSPM排出削減率：3割削減 ▪ バイパス等についてSPM排出増加量：15t/年</p>		
社会情勢等	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
	<p>国道163号沿線の四條畷市、生駒市、精華町は、大阪都市圏のベッドタウン化や関西文化学術研究都市の整備に伴い、人口が昭和55年から平成19年の27年余でそれぞれ1.14倍、1.72倍、2.32倍に増加しています。</p> <p>また、自動車保有台数の伸び率は、特に生駒市、精華町の伸び率が大きく、昭和55年から平成19年の27年間で4倍以上の伸び率となっています。</p>		

事業名	国道 163 号 <small>きよたきいこま</small> 清滝生駒道路	事業種別	地域高規格
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>【事業全体】</p> <p>○現在の費用便益比： B/C=1.3 (基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出)</p> <p>【残事業】</p> <p>○現在の費用便益比： B/C=1.7 (基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出)</p>		
コスト縮減や代替案 立案等の可能性	<p>清滝生駒道路の計画は、交通需要状況や地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。</p> <p>施工にあたっては、新技術・新工法の活用、建設発生土の有効利用等のコスト縮減に努めます。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>○一般国道 163 号整備促進期成同盟会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 16 年 12 月 関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望 ・平成 17 年 12 月 関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望 ・平成 18 年 11 月 関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望 ・平成 19 年 11 月 関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望 ・平成 20 年 11 月 関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望 <p>○関西文化学術研究都市建設推進協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 16 年 7 月、11 月 関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望 ・平成 17 年 7 月、11 月 関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望 ・平成 18 年 7 月、11 月 関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望 ・平成 19 年 7 月、11 月 関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望 ・平成 20 年 7 月、11 月 関係機関に対し、清滝生駒道路の早期整備を要望 		
対応方針	<p>対応方針(原案)</p> <p>【事業継続】</p> <p>清滝生駒道路は、国道 163 号の交通混雑の緩和、沿道環境の改善、交通安全の確保のほか、関西文化学術研究都市のさらなる開発支援を図るために必要な事業です。</p> <p>引き続き段階的に整備を行い、平成 20 年代後半の全線供用を目指し、早期に効果を発揮できるように事業を推進します。</p>		