

No. 8

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成15年度第6回)

一般国道 163 号

きよたきいこま
清滝生駒道路

平成 15 年 12 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	5
事業を取り巻く社会状況	7
1. 社会的背景	7
2. 国道 163 号の交通状況	9
3. 地域における計画	15
事業の整備効果	18
費用便益分析の結果	22
コスト縮減や代替案立案等の可能性	23
対応方針	24

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
- ・ 交通安全の確保
- ・ 沿道環境の改善
- ・ 地域開発の支援

一般国道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・木津町（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、車道幅員が狭小なうえ、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、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]

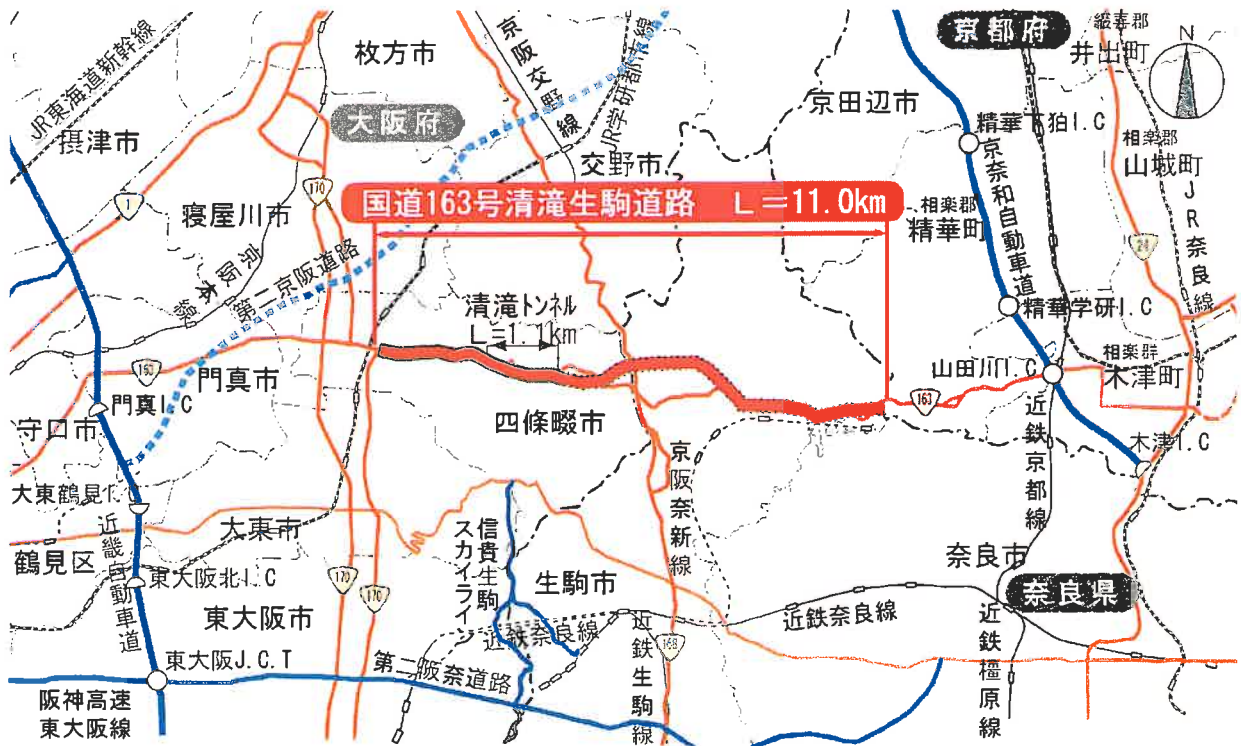


関西文化学術研究都市

計 画 の 概 要

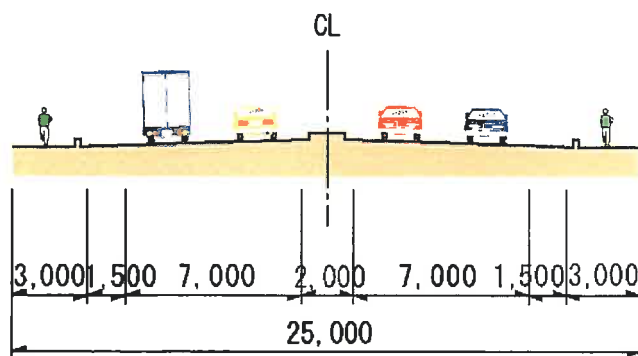
・ 起終点	自) <small>おおさかふしじょうなわてしおおあざなかの</small> 大阪府四條畷市大字中野
	至) <small>ならけんいこまししかはたちょう</small> 奈良県生駒市鹿畑町
・ 道路延長	L = 11.0km
・ 道路規格	第 3 種 第 2 級
・ 設計速度	60km/h
・ 車線数	4 車 線
・ 標準幅員	W = 20.0 ~ 25.0m
・ 全体事業費	約 990 億円

[計 画 図]



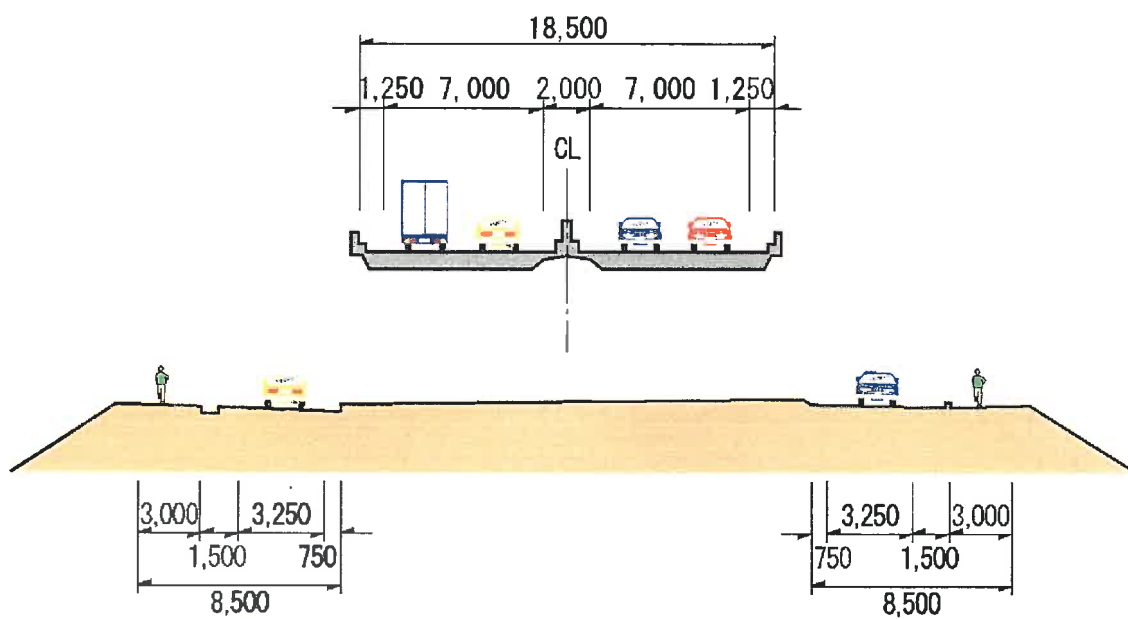
標準横断図

[土工部]



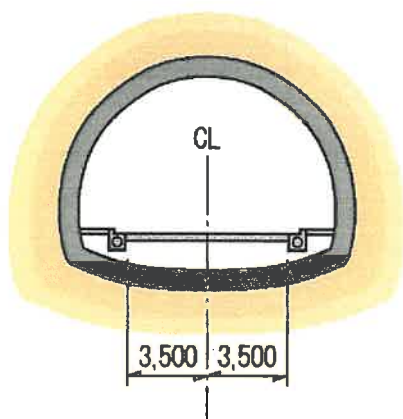
[高架部]

本線

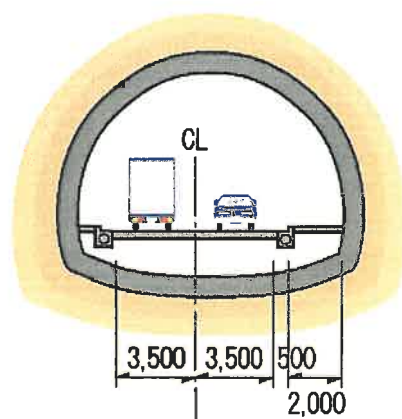


[トンネル部]

下り線

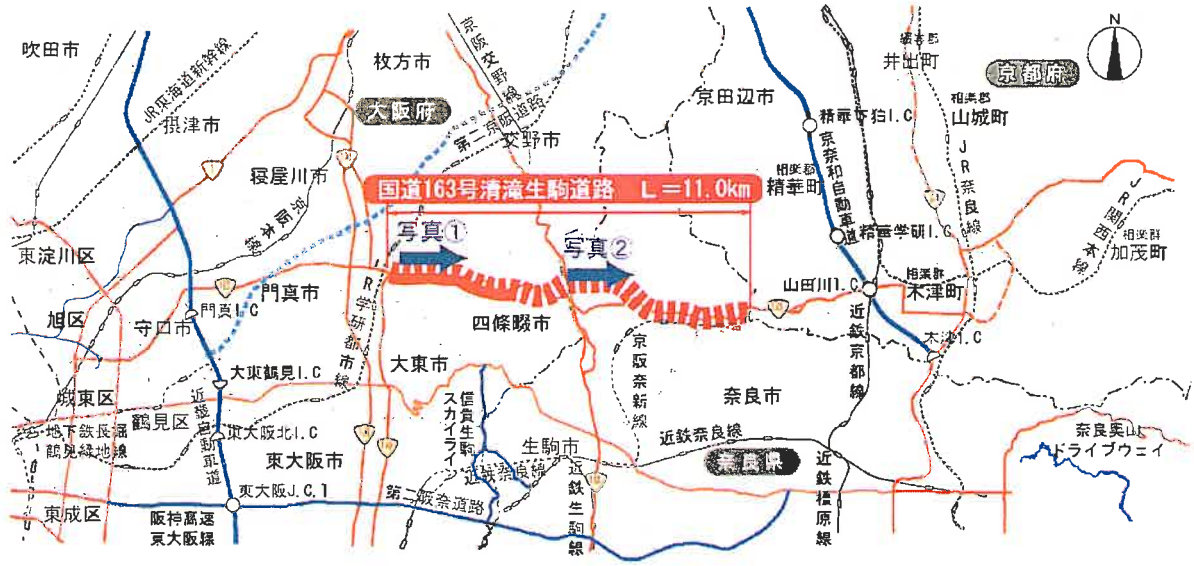


上り線



撮影年月 平成 15 年 2 月

[写真撮影位置図]



【①東中野より京都方面を望む】



【②下田原より京都方面を望む】

事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・ 都市計画決定 昭和 55 年 2 月～昭和 63 年 2 月
- ・ 事業化 昭和 54 年度
- ・ 用地着手 昭和 56 年度
- ・ 工事着手 昭和 56 年度

2. 事業の進捗

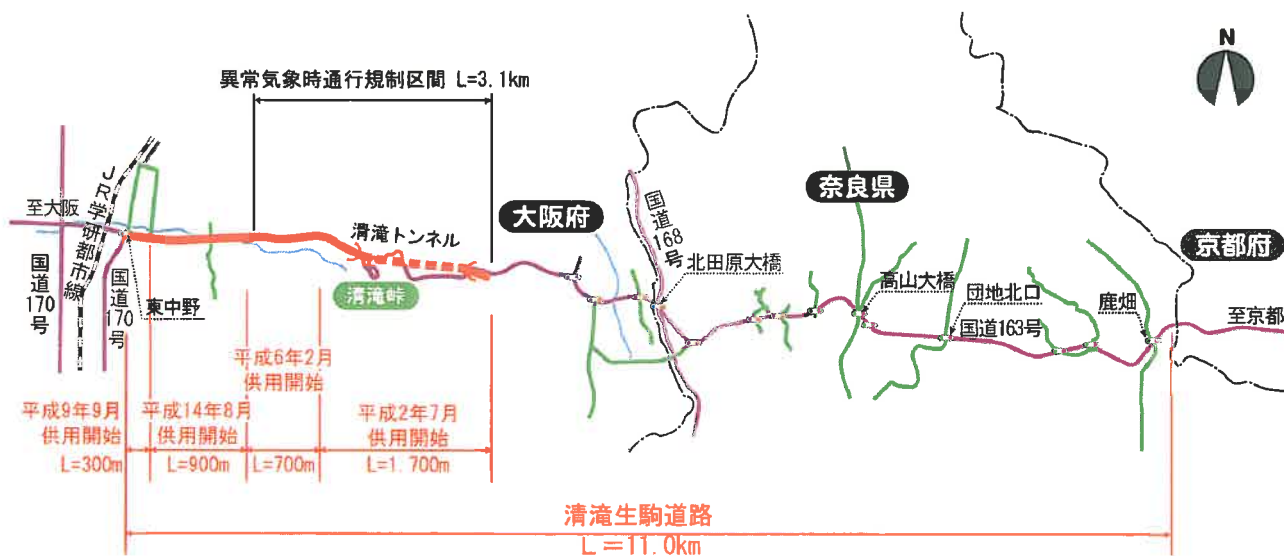
- ・ 事業進捗率 37% (平成 14 年度末現在)
- ・ 用地取得率 27% (面積ベース、平成 14 年度末現在)
- ・ 供用済延長 3.6km (33%)
 - 平成 2 年 7 月 17 日 L=1.7km 暫定供用
 - 平成 6 年 2 月 28 日 L=0.7km 暫定供用
 - 平成 9 年 9 月 4 日 L=0.3km 暫定供用
 - 平成 14 年 8 月 4 日 L=0.9km 暫定供用

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っています。その後、引き続き整備を進めてきましたが、中野遺跡等の埋蔵文化財発掘調査に時間を要したほか、交通量の多い現国道 163 号を切り回しながらの工事であるため、時間を要しました。

清滝生駒道路の整備状況

- ・平成14年度までに順次整備が行われ、これまでに3.6kmの暫定供用（2/4車線）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月に解消されています。



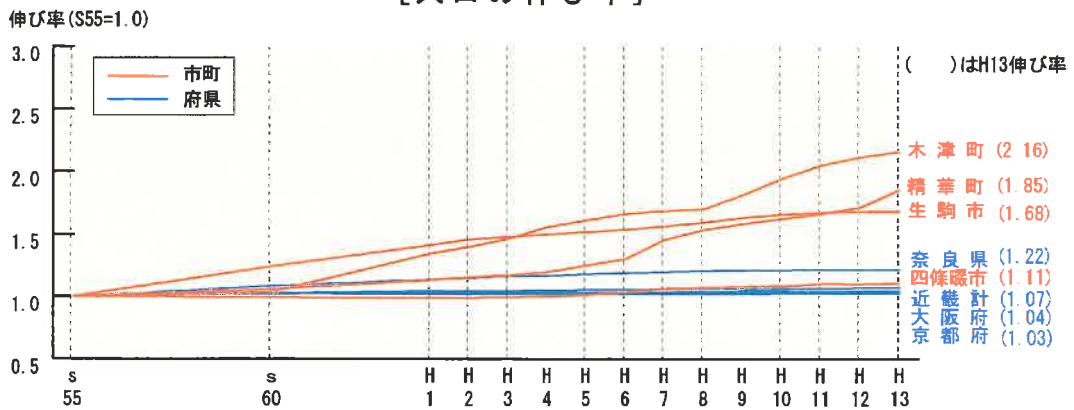
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

(1) 京阪奈地域（沿線市町）の人口、自動車保有台数の推移

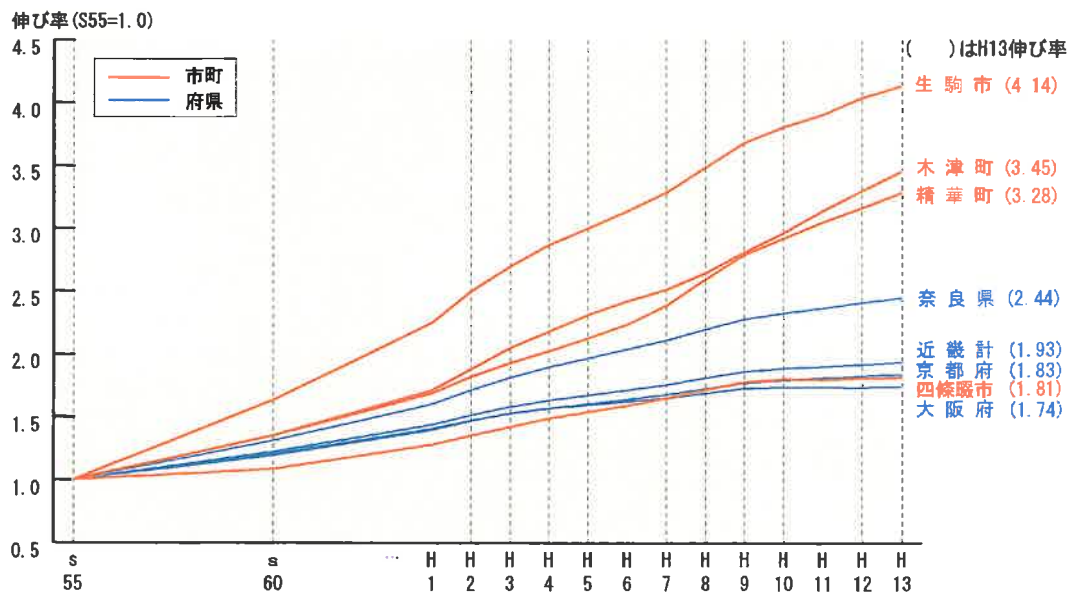
- ・ 国道 163 号沿線の四條畷市、生駒市は、大阪都市圏のベッドタウンとして、人口は、昭和 55 年から平成 13 年の 20 年余でそれぞれ 1.11 倍、1.68 倍に増加しています。
- ・ また、自動車保有台数の伸び率は、いずれの市町でも人口の伸び率を大きく上回り、特に生駒市、木津町、精華町では 20 年間で 3 倍以上の伸び率となっています。

[人口の伸び率]



資料：住民基本台帳人口要覧（総務省自治行政局市町村課）

[自動車保有台数の伸び率]

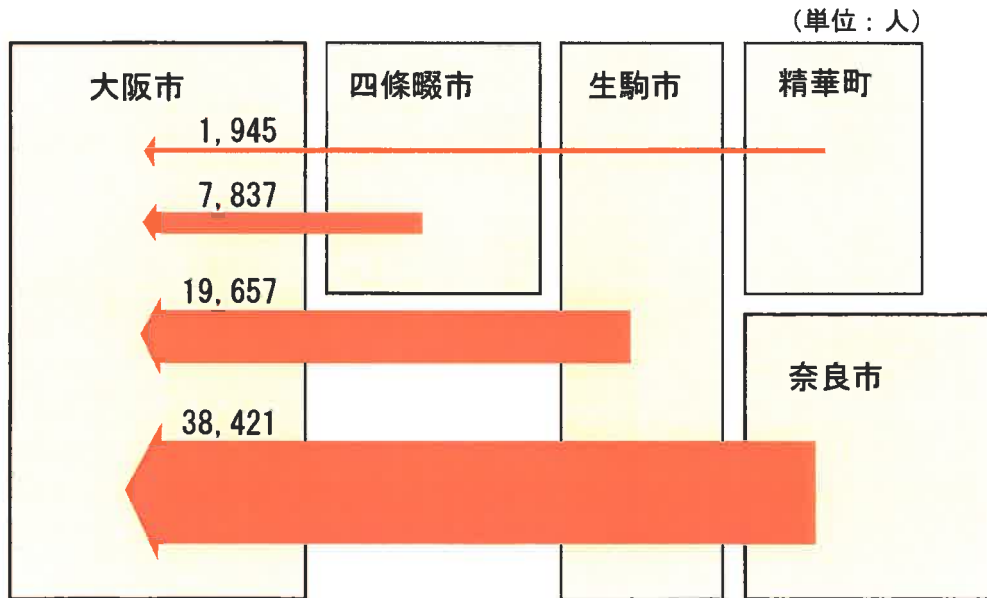


資料：市区町村別自動車保有台数（国土交通省自動車局）
市区町村別軽自動車車両数（全国軽自動車協会連合会）

(2) 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。

[通勤通学者の優着先市町]

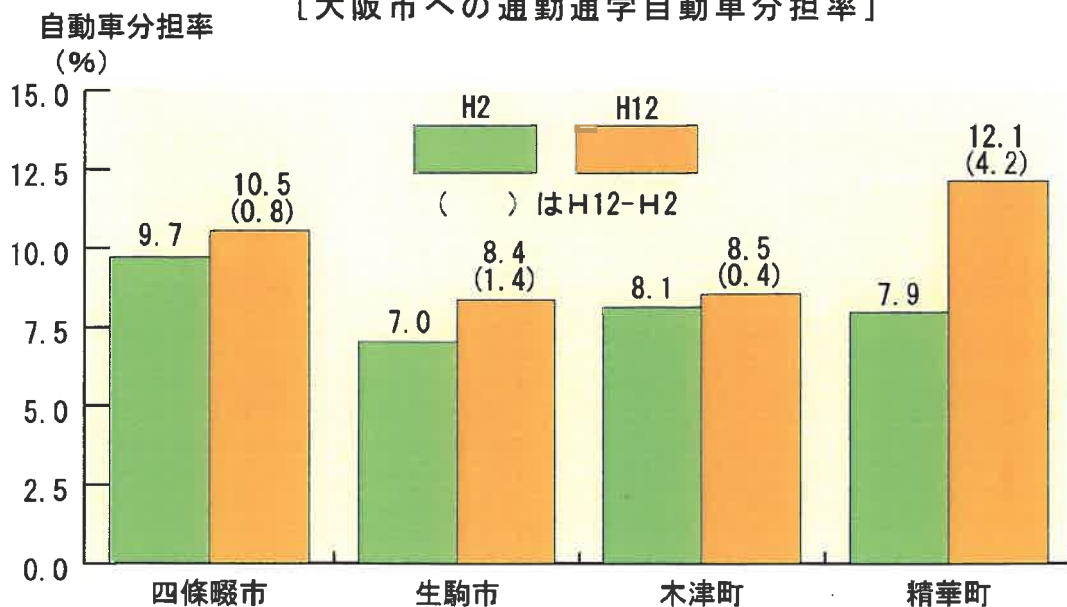


資料：H12国勢調査

※優着先市町：常住地の自市町を除く、通勤通学者が最も多い通勤通学先市町

- ・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。

[大阪市への通勤通学自動車分担率]



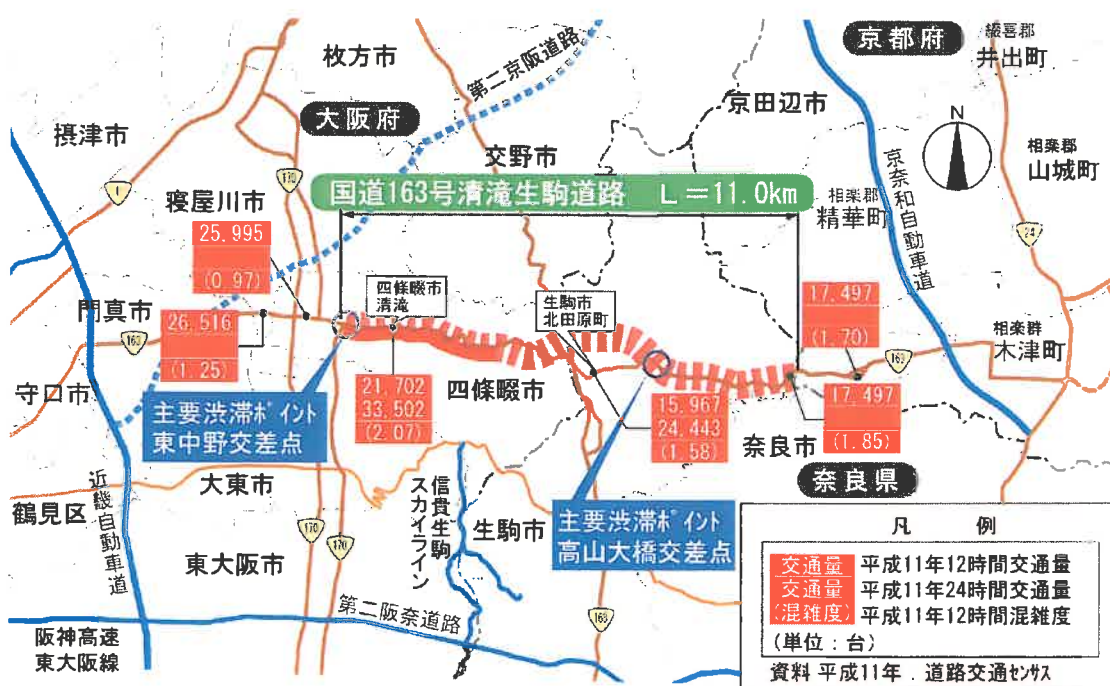
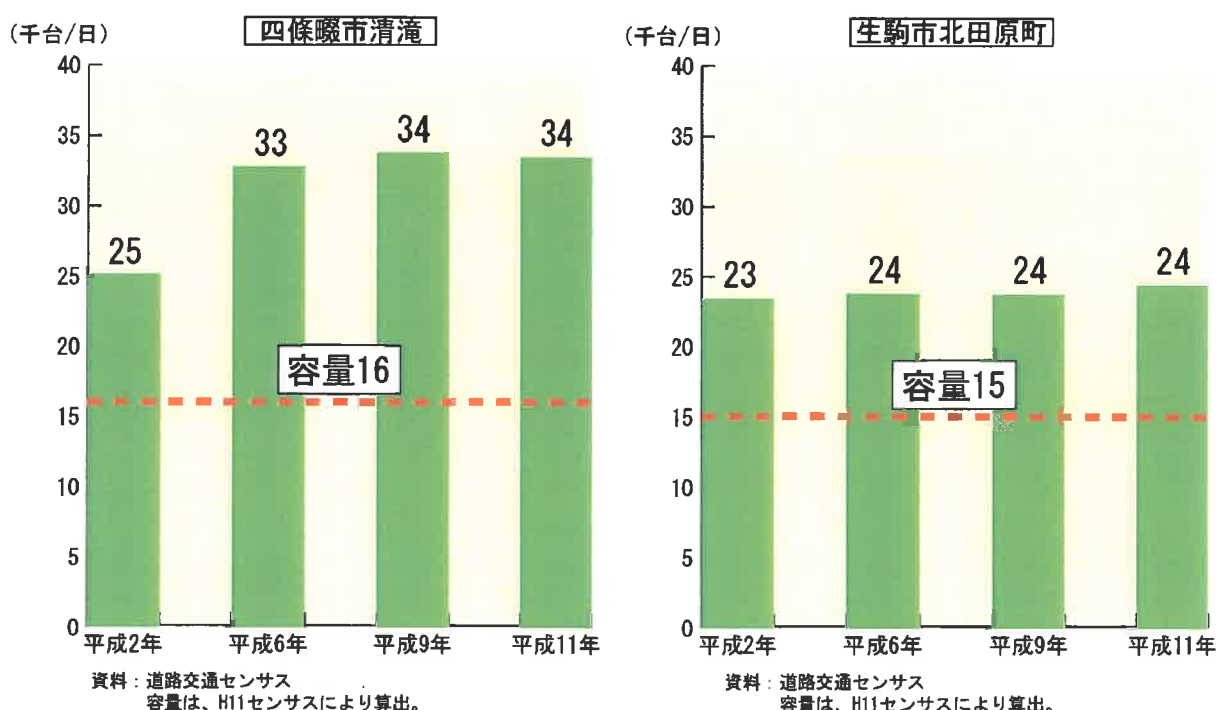
資料：平成2年,平成12年国勢調査

2. 国道 163 号の交通状況

(1) 国道 163 号の交通量

- ・ 国道 163 号の交通量は年々増加傾向にあり、平成 11 年の調査では、四條畷市清滝で約 3.4 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ています。

[国道 163 号の交通量推移]

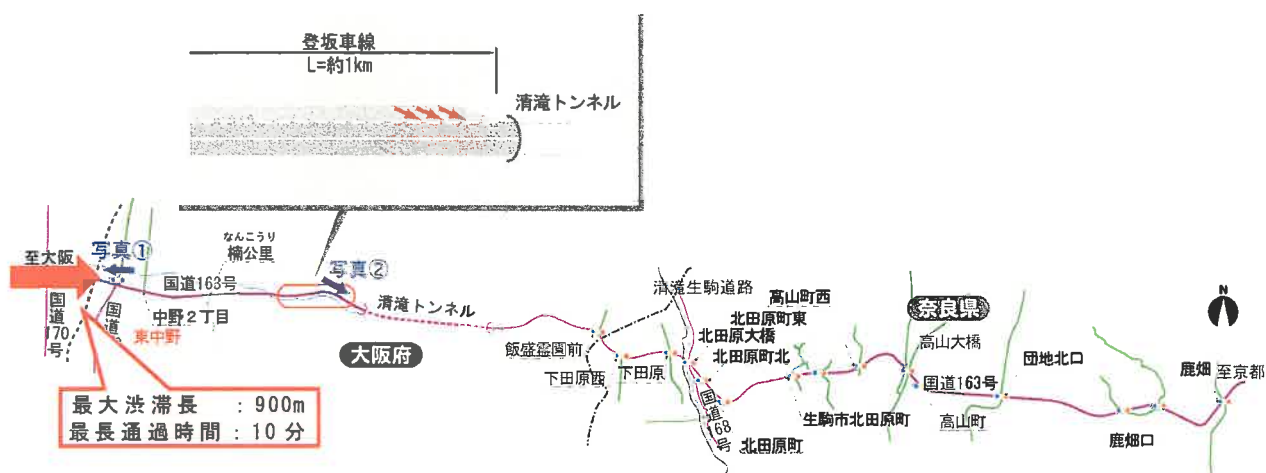


(2) 国道 163 号の交通混雑

①東中野交差点・登坂車線合流部の状況

- ・平成 14 年度までに順次整備を行い、異常気象時通行規制区間は解消されましたが、主要渋滞ポイントに位置づけられている東中野交差点や、登坂車線設置区間での本線との合流部がボトルネックとなり、交通混雑が発生しています。

[東中野交差点・登坂車線部の状況]



【①東中野交差点より大阪方面を望む】



【②登坂車線合流部より奈良方面を望む】

②高山大橋交差点の状況

- ・主要渋滞ポイントに位置付けられている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混雑が発生し、地域の日常活動に影響を及ぼしています。

〔高山大橋交差点の状況〕



資料：国土交通省奈良国道事務所



【①高山大橋交差点より大阪方面を望む】

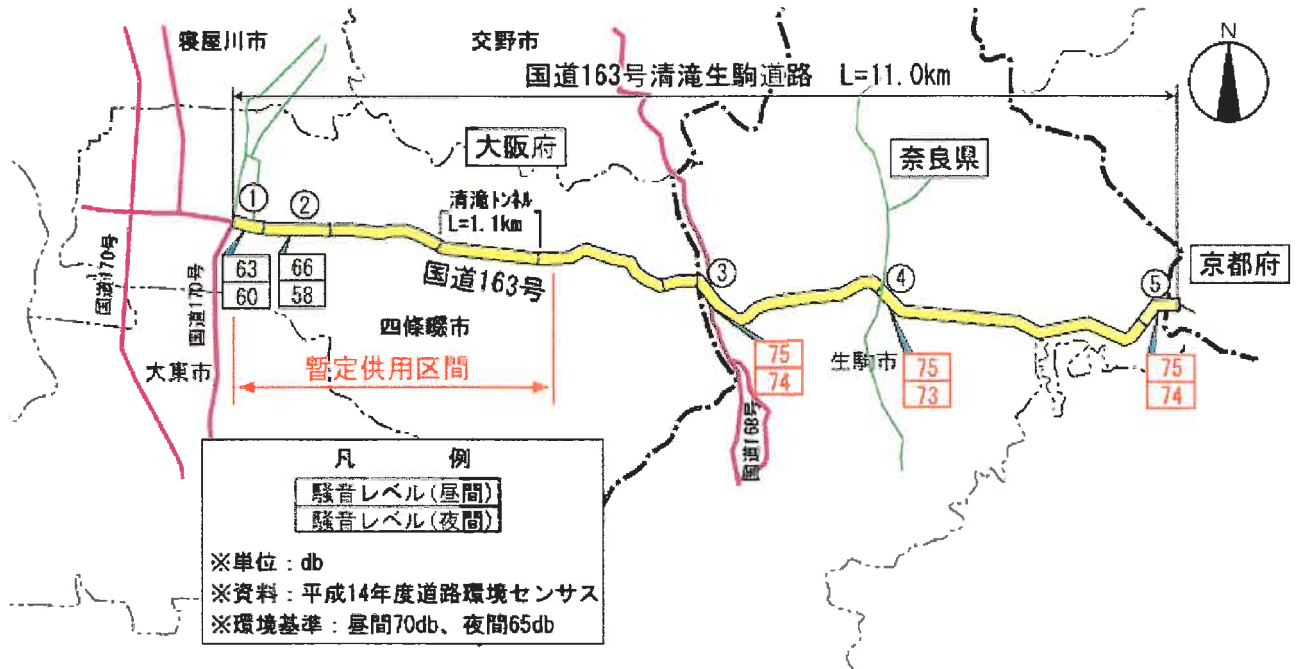


【②高山大橋交差点より京都方面を望む】

(3) 国道 163 号の沿道環境

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

[国道 163 号現道の騒音レベル]



[宅地付近大型車通行状況]



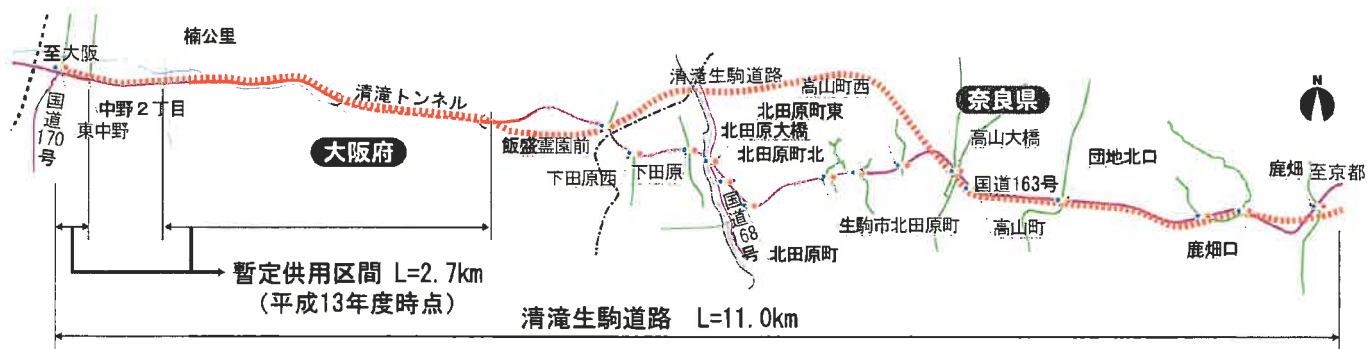
【②整備区間（遮音壁設置）】



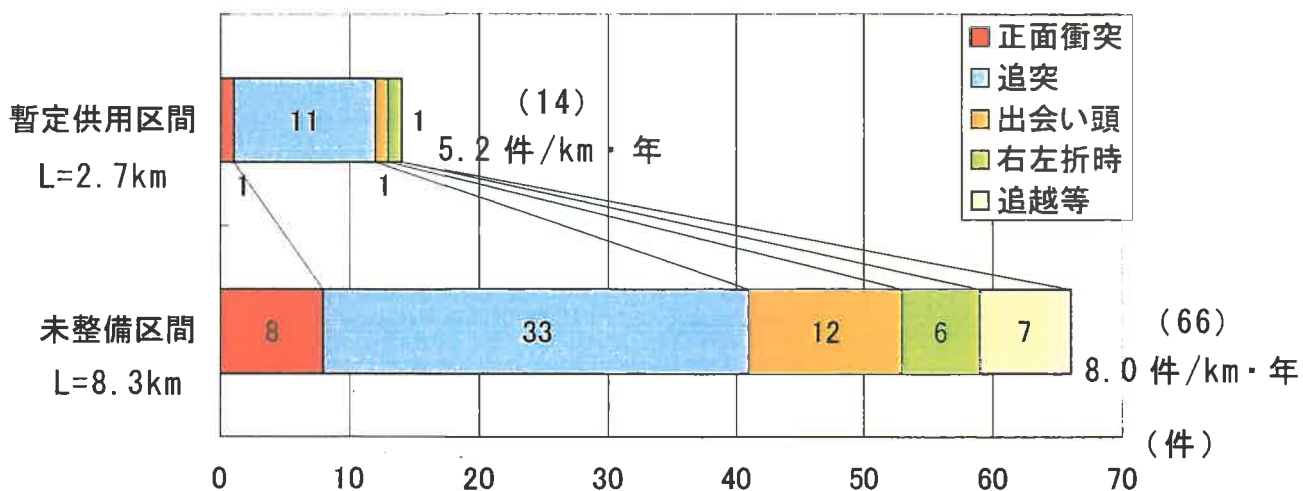
【④未整備区間（遮音壁未設置）】

(4) 国道 163 号の交通事故発生状況

- ・ 暫定供用区間と未整備区間の交通事故件数を比較した場合、kmあたりの年間交通事故件数は、暫定供用区間 5.2 件/km・年に対し、未整備区間は 8.0 件/km・年と、1.5 倍以上の件数となっています。



形態別交通事故発生件数(平成13年度)

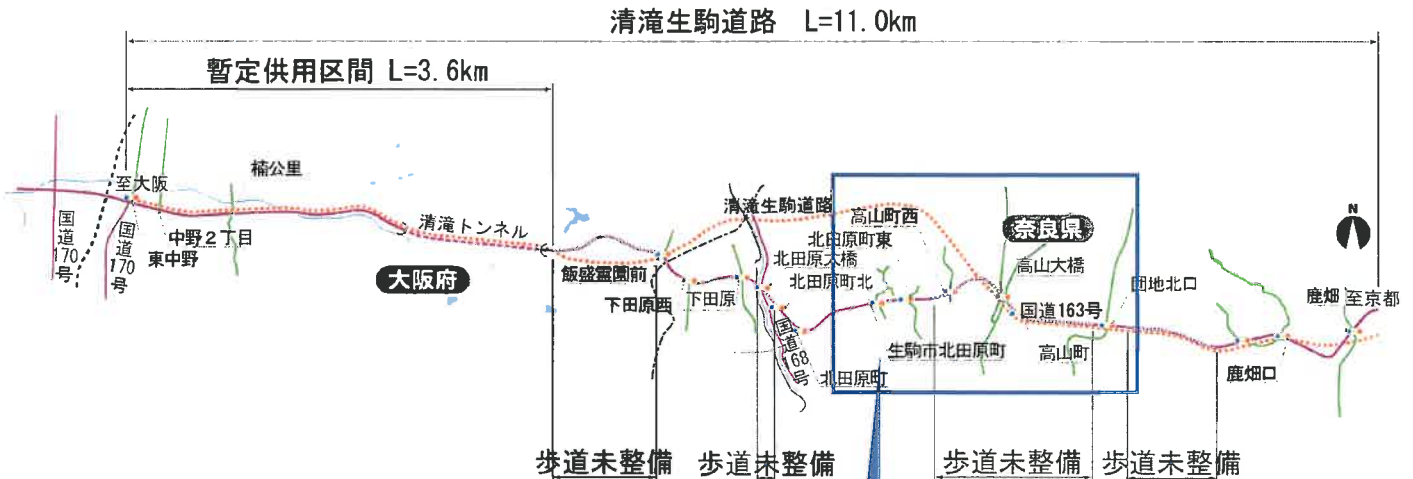


※資料：大阪府警察
奈良県警察

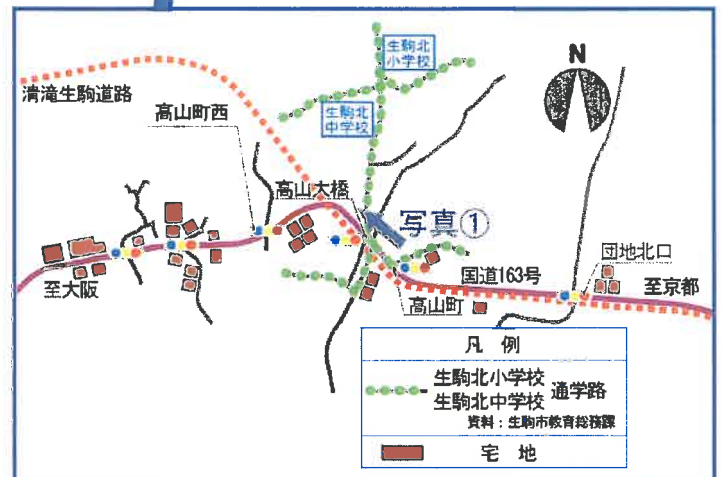
(5) 国道 163 号の歩道整備状況

- ・ 暫定供用区間には歩道が整備されていますが、残る区間には歩道が設置されていない箇所があり、通学路に指定されているにもかかわらず、歩行者の安全な通行が確保されていない状況です。

[歩道未整備状況図]



【①高山大橋交差点より大阪方面を望む】



【生駒北小・中学校指定通学路図】

3. 地域における計画（関西文化学術研究都市）

- ・ 関西文化学術研究都市は、近畿圏において培われた豊かな文化・学術・研究の蓄積を活かし、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づくりを目指すものです。
清滝生駒道路は、関西文化学術研究都市の主要アクセス道路として、開発を支援します。

[計画の概要]

- ・ 対象地域の面積は 15,000ha であり、うち「文化学術研究地区」（13ヶ所）の面積は、3,600ha です。

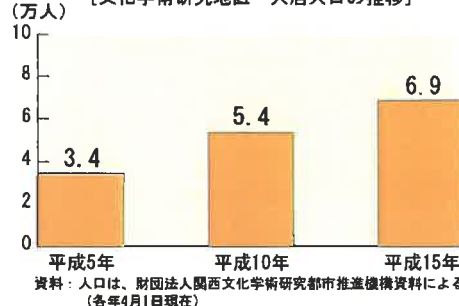
[事業の経緯]

- ・ 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

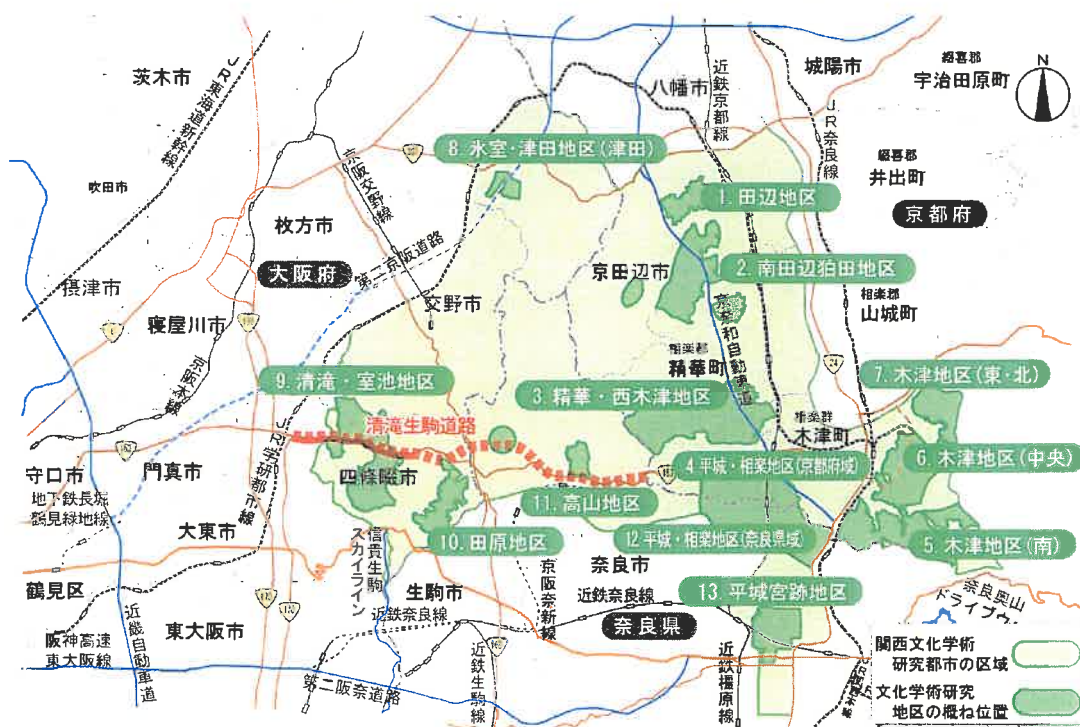
[現在の状況：平成 15 年 4 月 1 日現在]

- ・ 文化学術研究地区：
全体面積 3,600ha
(うち事業着手面積 2,300ha：64%)
計画人口 21 万人
(うち入居人口 6.9 万人：33%)

【文化学術研究地区 入居人口の推移】



[関西文化学術研究都市 位置図]



清滝生駒道路の位置付け

○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」
- ・奈良県新総合計画ー後期実施計画ー（平成 13 年 3 月）
「県土の骨格となり、県内外との交流や連携を促進する幹線道路」
- ・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 4 次四條畷市総合計画（平成 8 年 3 月）
「四條畷市の基軸となる幹線道路」
- ・生駒市総合計画（平成 13 年 12 月）
「他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」

○促進関係団体の設立

- ・昭和 58 年 3 月 関西文化学術研究都市建設推進協議会
- ・昭和 63 年 5 月 一般国道 163 号整備促進期成同盟会

団体名	会長	主なメンバー
一般国道 163 号 整備促進期成 同盟会	四條畷市長	四條畷市長・生駒市長・精 華町長・木津町長
関西文化学術 研究都市建設 推進協議会	前京都府知事	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

○最近の動向

- 平成 14 年 7 月 関西文化学術研究都市建設推進協議会が、
関係機関に整備促進の要望書を提出
- 平成 14 年 11 月 関西文化学術研究都市建設推進協議会が、
関係機関に整備促進の要望書を提出
- 平成 14 年 12 月 一般国道 163 号整備促進期成同盟会が、
関係機関に整備促進の要望書を提出
- 平成 15 年 7 月 関西文化学術研究都市建設推進協議会が、
関係機関に整備促進の要望書を提出

事業の整備効果

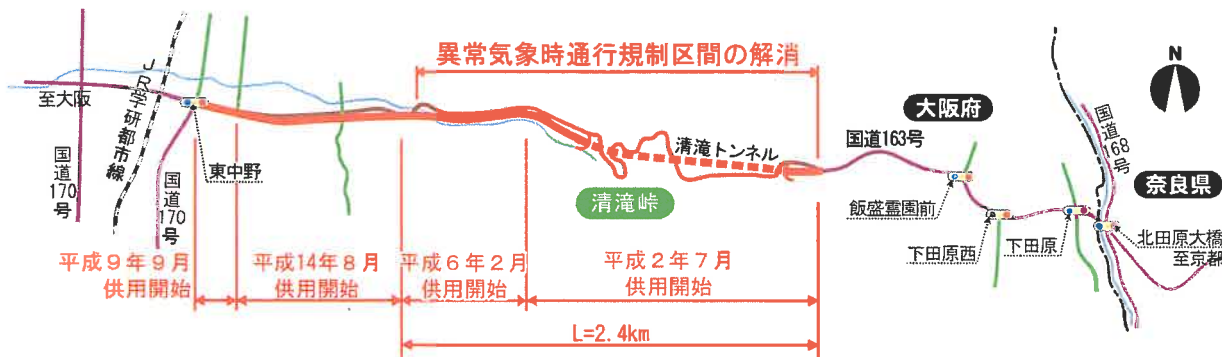
【異常気象時通行規制区間の解消】

清滝生駒道路の整備により、清滝峠前後の異常気象時通行規制区間（連続雨量 210mm）が解消しました。

●事業着手前



●事業着手後

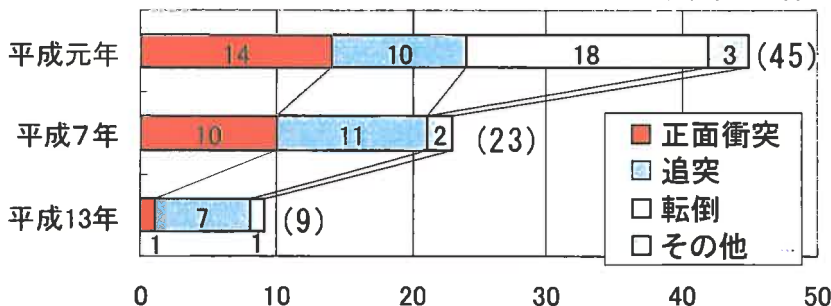


【線形不良区間の解消】

暫定供用により、交通の難所となっていた清滝峠区間の急カーブ・急勾配が解消され、清滝峠付近の交通事故が大幅に減少しました。

形態別交通事故発生件数の推移

(単位：件)



※事故件数は、L=2.4kmの区間を対象



交通難所だった清滝峠

【交通混雑の緩和】

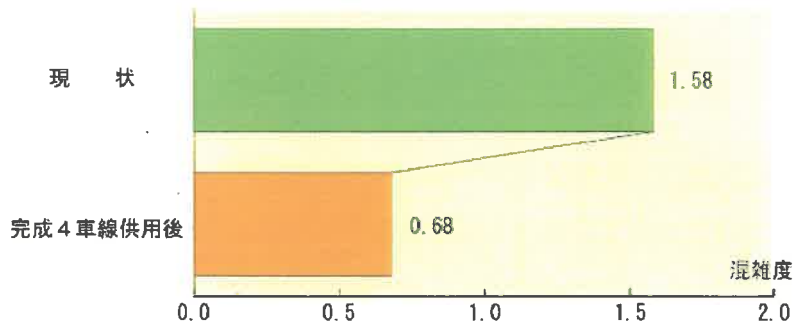
清滝生駒道路の4車線化整備により、現道2車線の交通容量が拡大するとともに、主要渋滞ポイントである高山大橋交差点等が立体化されることにより、国道163号の交通混雑の緩和が図られます。

これにより、東中野交差点から鹿畑交差点間の所要時間が約28分から約13分に短縮されます。

東中野交差点～鹿畑交差点間の所要時間 約28分 → 完成4車線供用後約13分

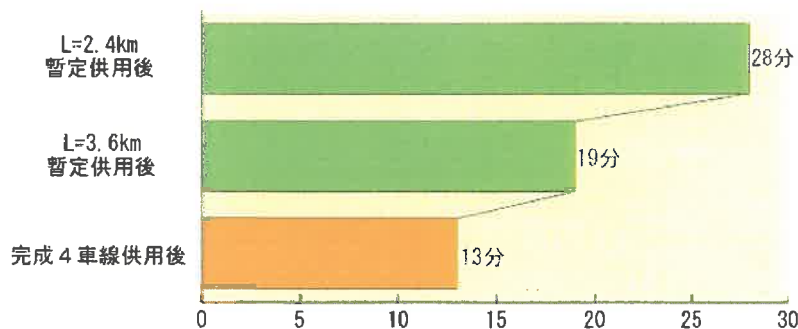


混雑度の緩和
(生駒市北田原町～生駒市高山大橋間)



※現状の混雑度は、H11センサスによる。
※4車線整備時の混雑度は、将来交通量推計結果を評価基準交通量で除して算出。

所要時間の短縮
(東中野交差点～鹿畑交差点間)

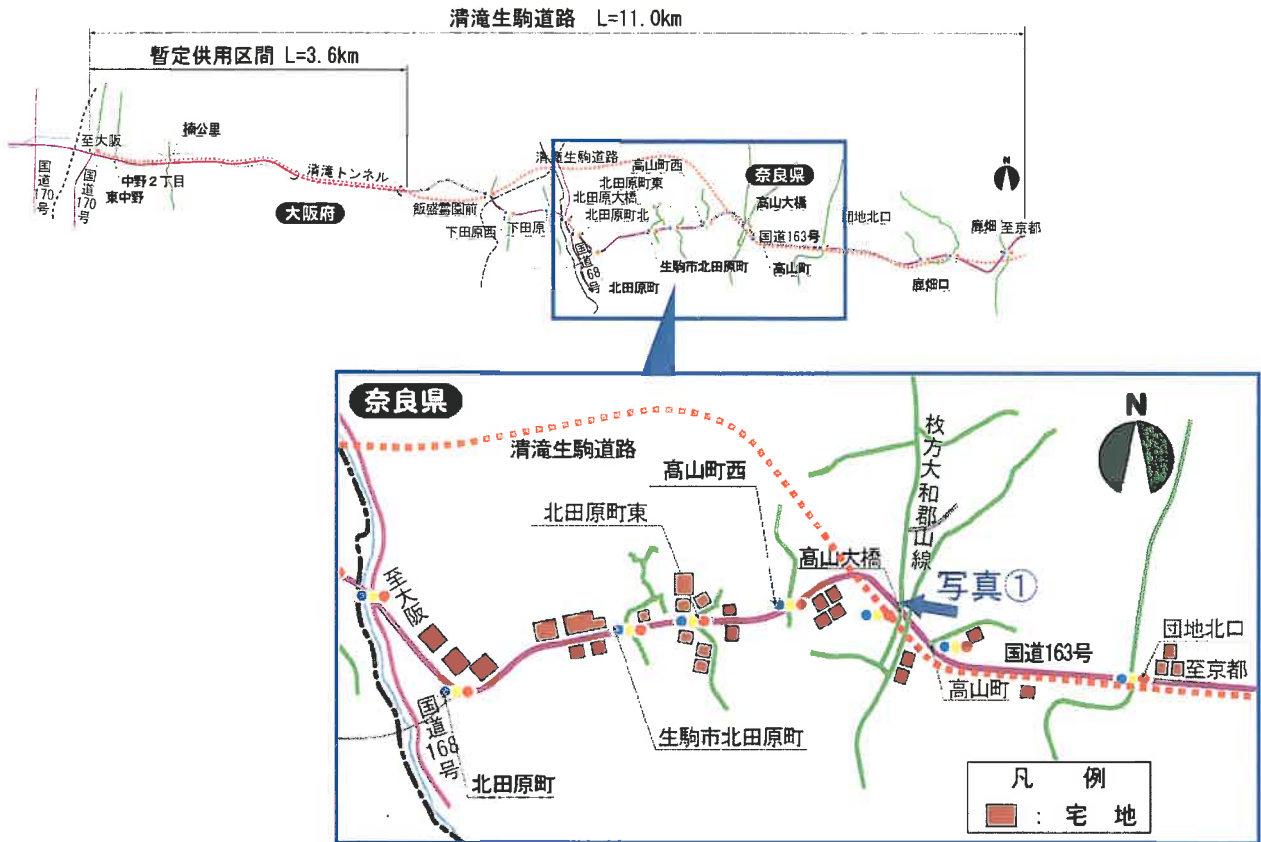


※暫定供用時の所要時間は、国土交通省浪速国道事務所調査データ(平成14年度)、奈良国道事務所調査データ(平成13年度)により算出。
完成4車線供用後の所要時間は、走行速度50km/hとして算出。

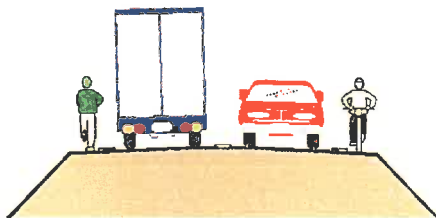
【交通安全の確保】

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、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。

〔国道163号沿道状況図〕

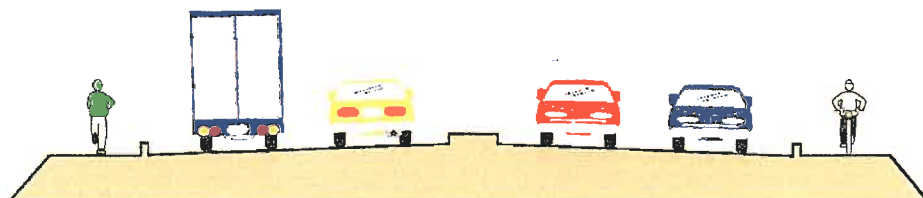


現 状



【①高山大橋交差点より大阪方面を望む】

完成4車線供用後

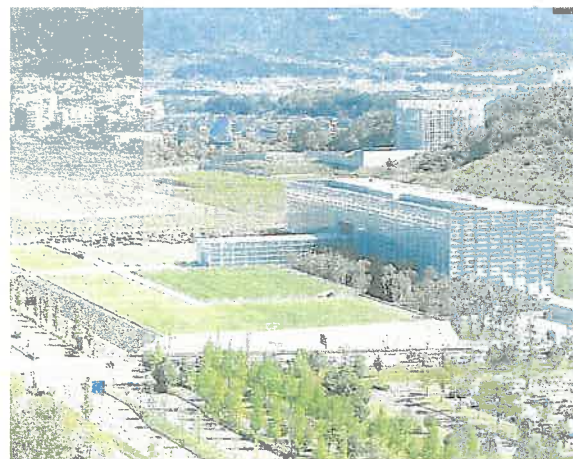


【地域開発の支援】

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、奈良、さらには高規格幹線道路と一体となって関西国際空港を連絡する重要なネットワークを形成し、関西文化学術研究都市のさらなる開発を支援します。



【関西国際空港】



【国立国会図書館関西館】

費用便益分析の結果

路 線 名	一般国道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15年度			
基準年における 現 在 価 値	1,681億円	152億円	53億円	1,885億円

. . . (B)

□ 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成15年度		
単 純 合 計	718億円	119億円	837億円
基準年における 現 在 価 値	611億円	41億円	652億円

. . . (C)

□ 算定結果

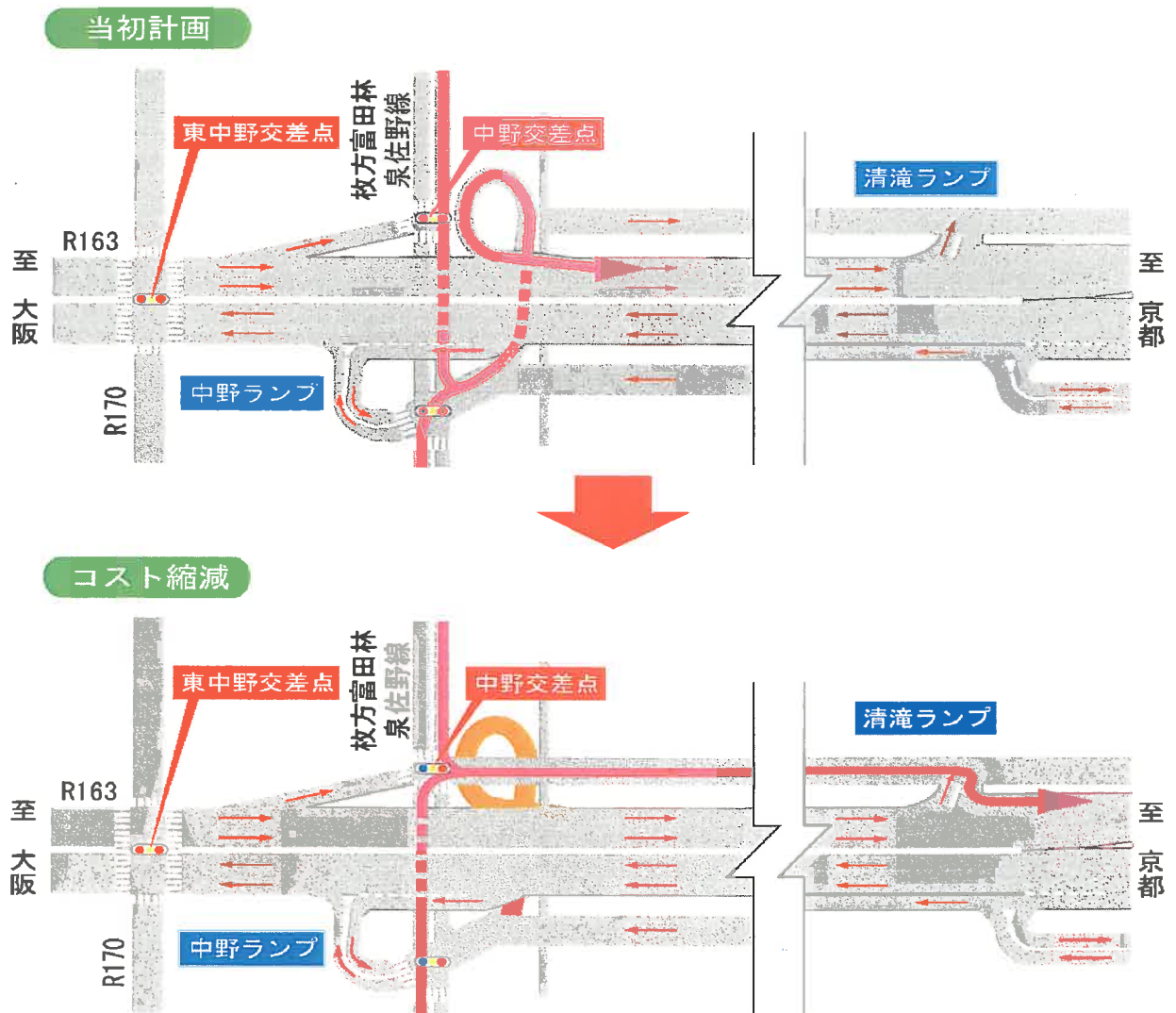
費用便益比 (CBR)			
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{1,885\text{億円}}{652\text{億円}}$	=
	=	2.9	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、交差道路等の接続等を勘案して決定したもので、平成14年度までにL=3.6kmを暫定供用（2/4車線）しています。未整備区間についても一部用地買収に着手しており、引き続き事業を推進するものとしています。

施工にあたっては、中野ランプの構造について、地元との合意形成を図りつつ、構造を見直しコスト縮減の工夫をしています。また、今後整備する区間についても、清滝トンネル（下り線）の発生土を他工区に有効活用する等、コスト縮減に努めながら事業を推進します。

[ランプ構造の変更]



対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点

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、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道路です。

平成 14 年度までの L=3.6km の暫定供用（2/4 車線）により、異常気象時通行規制区間の解消、交通安全の確保等が図られていますが、主要渋滞ポイントである東中野交差点及び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。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

既に暫定供用している東中野交差点から L=1.9km 区間については、平成 17 年度に 4 車線で完成供用する予定です。なお、主要渋滞ポイントである高山大橋交差点の改良については、先行して事業を進める予定です。

引き続き、残る区間の事業を進め、順次整備を図っていく予定であり、その費用対効果は 2.9 となっています。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点

施工にあたっては、中野ランプの構造について、地元との合意形成を図りつつ、ランプの構造を見直し、コスト縮減の工夫をしています。また、今後整備する区間についても、清滝トンネル（下り線）の発生土を他工区に有効活用する等、コスト縮減に努めながら事業を推進します。

◇対応方針（原案）

（事業継続）

一般国道163号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善のほか、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は、清滝生駒道路の整備が必要です。

今後も引き続き事業を継続し、早期の全線供用に向け整備を推進していく予定です。

チエックリスト

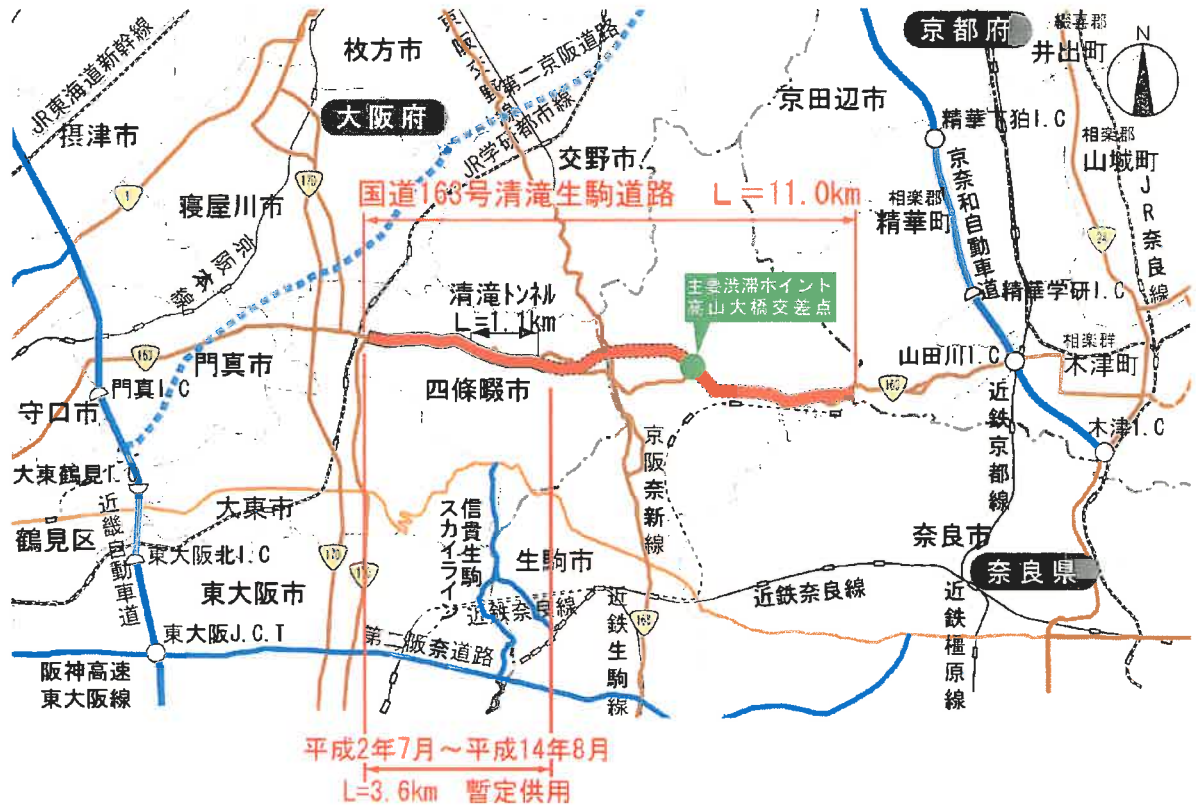
事業再評価に係わる資料

事業名	一般国道 163 号 清滝生駒道路		事業種別	地域高規格	
事業の概要	起終点	自：大阪府四條畷市大字中野	延長	11.0km	
		至：奈良県生駒市鹿畑町	供用済	3.6km(2/4)	
	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	
	用地着手	昭和 56 年度	工事着手	昭和 56 年度	
	全体事業費	約 990 億円			
事業の目的	<p>一般国道 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・木津町（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、産業活動を支援するほか、生活道路としても重要な役割を担っています。</p> <p>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。</p> <p>また、国道 163 号は生駒山系を横断しているため、車道幅員が狭小なうえ、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。</p> <p>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、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。</p>				
位置図	<p style="text-align: center;">[位置図]</p>  <p style="text-align: right;">関西文化学術研究都市</p>				

事業名	一般国道 163 号 清滝生駒道路	事業種別	地域高規格
-----	-------------------	------	-------

執行済み額 370 億円（進捗率 37%）

事業の進捗状況



事業の進捗状況

【調査、設計、施工】

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っています。その後、引き続き整備を進めてきましたが、中野遺跡等の埋蔵文化財発掘調査に時間を要したほか、交通量の多い現国道 163 号を切り回しながらの工事であるため、時間を要しました。

供用目標等今後の事業の見通し

既に暫定供用している東中野交差点から 1.9km 区間については、平成 17 年度に 4 車線で完成供用する予定です。なお、主要渋滞ポイントである高山大橋交差点の改良については、先行して事業を進める予定です。

引き続き、残る区間の事業を進め、順次整備を図っていく予定であり、その費用対効果は 2.9 となっています。

事業名	一般国道 163 号 清滝生駒道路	事業種別	地域高規格
-----	-------------------	------	-------

客観的評価指標

政策目標	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 の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 ■ 第一種空港、第二種空港、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が向上 □ 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	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/km ² 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	高速自動車国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(A'路線としての位置づけがある場合に限る)	□
		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	□
	個性ある地域の形成	日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	□
		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、地域連携プロジェクト、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	□
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 □ 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		<ul style="list-style-type: none"> □ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り □ 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)等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		□ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

事業をめぐる社会情勢等の変化

3. 安全	安全な生活環境の確保	<p>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在する場合</p> <input type="checkbox"/> 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、当該区間の安全性の向上が期待できる
	災害への備え	<p>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</p> <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
4. 環境	地球環境の保全	<input 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五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
	生活環境の改善・保全	<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
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input 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： <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
		<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期待される

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）

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）及び削減率
 - ・国道163号現道区間の渋滞損失時間は約2,133千人・時間です。
 - ・当該事業により、渋滞損失時間は約2,123千人・時間削減されます。
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
 - ・国道163号現道区間のCO2排出量は約8628tである。
 - ・当該事業により、CO2の排出量は約849t（10%）削減されます。
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
 - 現道等における自動車からのSPM排出削減率
 - ・国道163号現道区間のNOx排出量は約92tで、SPMの排出量は約2.6tです。
 - ・当該事業により、NOxの排出量が6%、SPMの排出量は約13%削減されます。

<p>社会情勢等の変化 事業をめぐるとの</p>	<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境の変化等</p> <p>国道163号沿線の四條畷市、生駒市は、大阪都市圏のベッドタウンとして、人口は、昭和55年から平成13年の20年余でそれぞれ1.11倍、1.68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、いずれの市町でも人口の伸び率を大きく上回り、特に生駒市、木津町、精華町では20年間で3倍以上伸び率となっています。</p>
<p>効果分析の要因の変化 事業採択時の費用対効果</p>	<p>○現在の費用便益比：B/C=2.9 (基準年次：平成15年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>立案等の可能性 コスト縮減や代替案</p>	<p>本道路の計画にあたっては、地形、土地利用状況、交差道路等の接続等を勘案して決定したもので、平成14年度までにL=3.6kmを暫定供用(2/4車線)しています。未整備区間についても一部用地買収に着手しており、引き続き事業を推進するものとしています。</p> <p>施工にあたっては、中野ランプの構造について、地元との合意形成を図りつつ、構造を見直し、コスト縮減の工夫をしています。また、今後整備する区間についても、清滝トンネル(下り線)の発生土を他工区に有効活用する等、コスト縮減に努めながら事業を推進します。</p>
<p>地方公共団体の意見</p>	<p>一般国道163号整備促進期成同盟会(四條畷市長・生駒市長・精華町長・木津町長)</p> <p>・・・清滝生駒道路の整備促進を要望</p> <p>関西文化学術研究都市建設推進協議会(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・各市町村長等)</p> <p>・・・清滝生駒道路の整備促進を要望</p>
<p>対応方針</p>	<p>(原案) 事業継続 (理由)</p> <p>一般国道163号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善のほか、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は、清滝生駒道路の整備が必要です。</p> <p>今後も引き続き事業を継続し、早期の全線供用に向け整備を推進していく予定です。</p>