

No. 4

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成16年度第3回)

国道163号

せい か
精 華 拡 幅

平成17年1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	-----	3
事業を取り巻く社会状況		
1．社会的背景	-----	6
2．国道 163 号の交通状況	-----	8
3．周辺の主な開発事業等	-----	11
4．地域における計画	-----	13
5．要望経緯	-----	14
事業の整備効果	-----	15
費用便益分析の結果	-----	20
コスト縮減や代替案立案等の可能性	-----	22
対応方針	-----	23

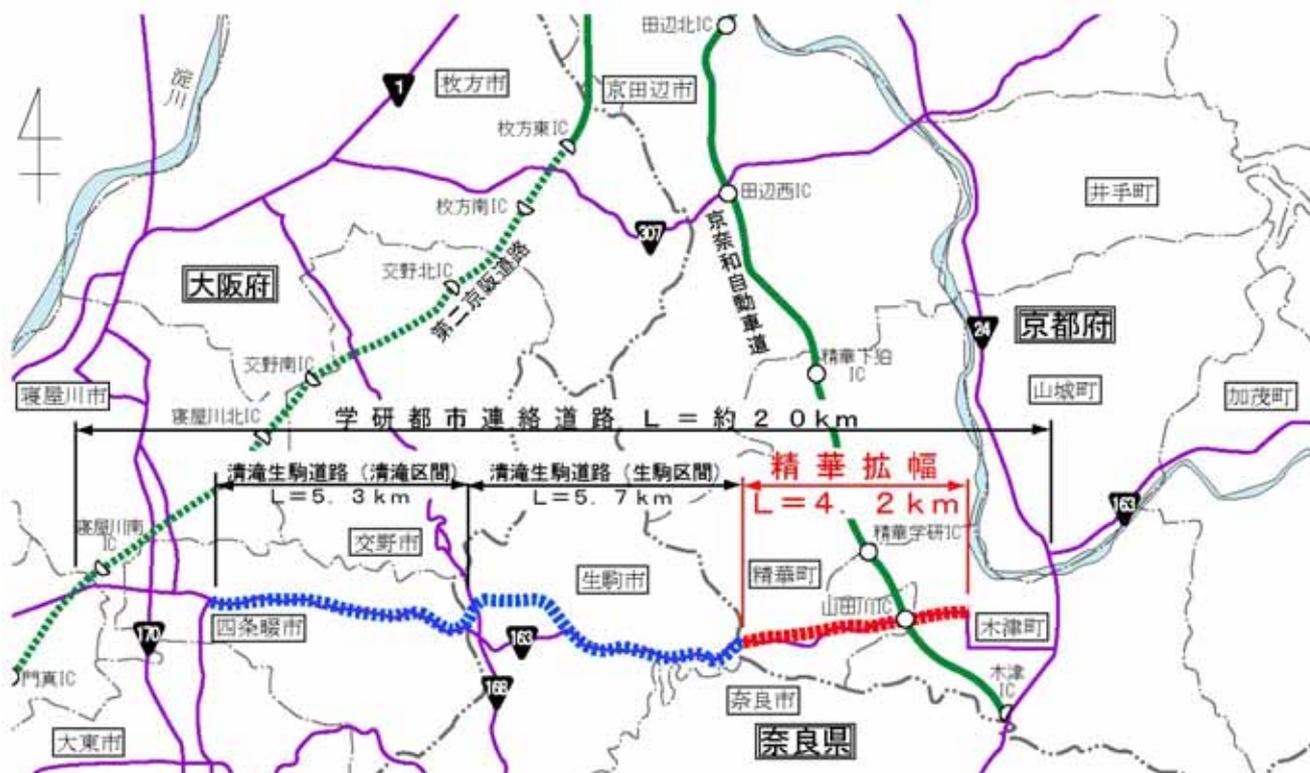
事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 地域間交流・連携の促進

国道163号は、大阪府大阪市を起点に奈良県北部、京都府南部を横断し、三重県津市に至る延長約120kmの主要幹線道路です。このうち大阪府門真市～京都府相楽郡木津町間の約20kmは、地域高規格道路の「学研都市連絡道路」として、関西文化学術研究都市と大阪市および関西国際空港や重要港湾を最短距離で結ぶ重要な役割を担っています。

国道163号の精華拡幅区間の交通量は、容量を上回り、朝夕や休日を中心に交通混雑が生じています。

精華拡幅は、このような国道163号の精華町から木津町にかけての交通混雑を緩和し交通の安全を確保するとともに、関西文化学術研究都市へのアクセス性の向上や沿線地域の活性化を目的とした事業です。



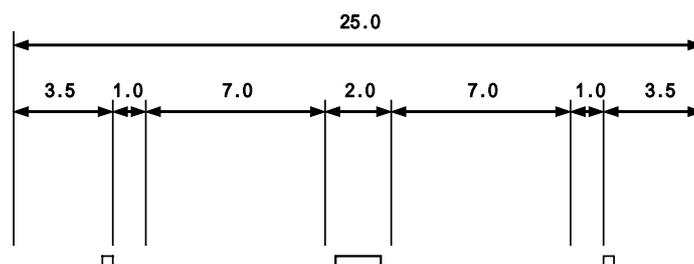
計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点
 起点) 京都府相楽郡精華町柘榴
 終点) 京都府相楽郡木津町相楽
- ・ 計 画 延 長
 $L = 4.2 \text{ km}$
- ・ 幅 員
 $W = 25.0 \text{ m}$
- ・ 構 造 規 格
 第3種第2級
- ・ 設 計 速 度
 60 km/h
- ・ 車 線 数
 4車線
- ・ 全 体 事 業 費
 約180億円

・ 計 画 図



・ 標準断面図



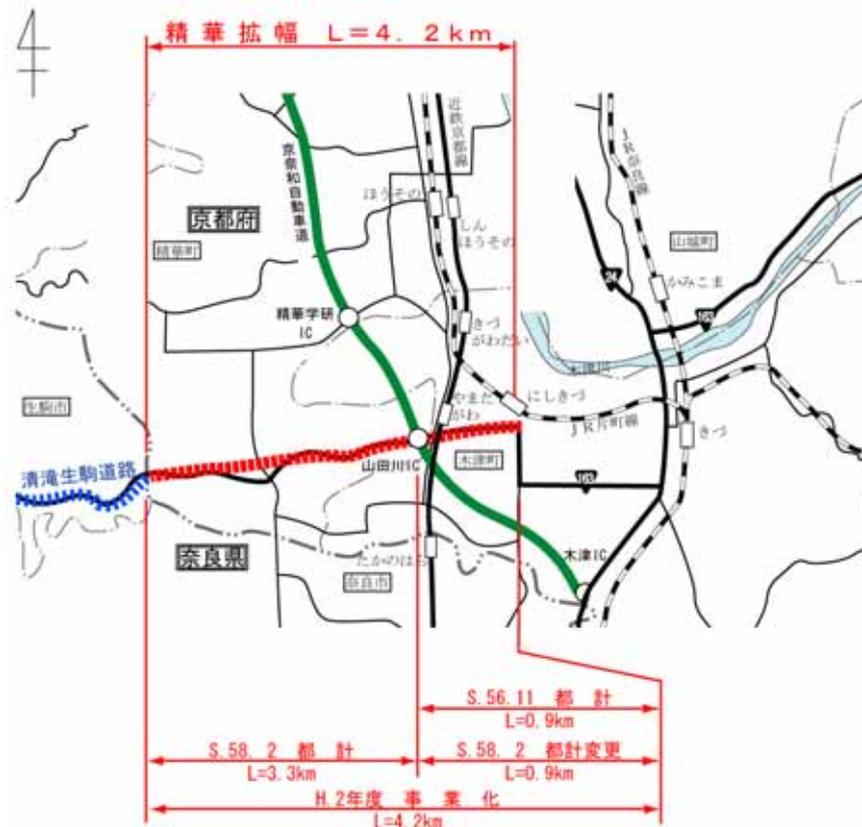
事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 昭和56年11月 L=0.9km
(山田川IC~木津BP)
- 昭和58年2月 L=4.2km
(府県境~木津BP)
(山田川IC~木津BP L=0.9km 変更)
- ・事業化 平成2年度
- ・用地着手 平成12年度
- ・工事着手 -

2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 2% (平成15年度末現在)
- ・用地取得率 1% (面積ベース、平成15年度末現在)



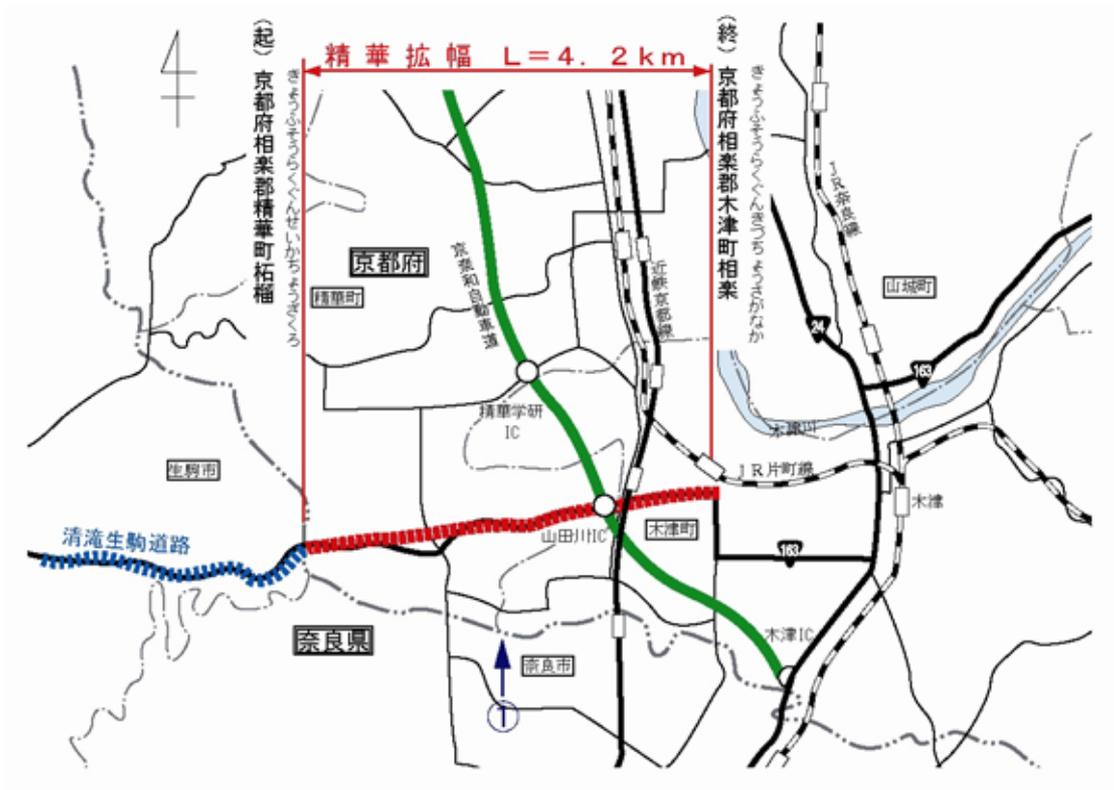
3. 関係機関との調整

【調整経緯】

国道163号の渋滞は、大阪府側（四條畷市）が、より著しいことから、四條畷市側より順次整備を進めてきましたが、平成6年に本事業区間を含めて、地域高規格道路（学研都市連絡道路）に指定されたことから、地域高規格道路の機能を満たす道路構造について検討を進めてきました。

平成15年に地域高規格道路の構造要件が緩和されたことから、さらにそれを適用し、出来るだけ低コストとなる道路構造に見直し、現在、関係機関（京都府、精華町、公安委員会）と協議を進めているところです。

4. 現在の状況 (平成16年8月撮影)



奈良市上空から精華町を望む

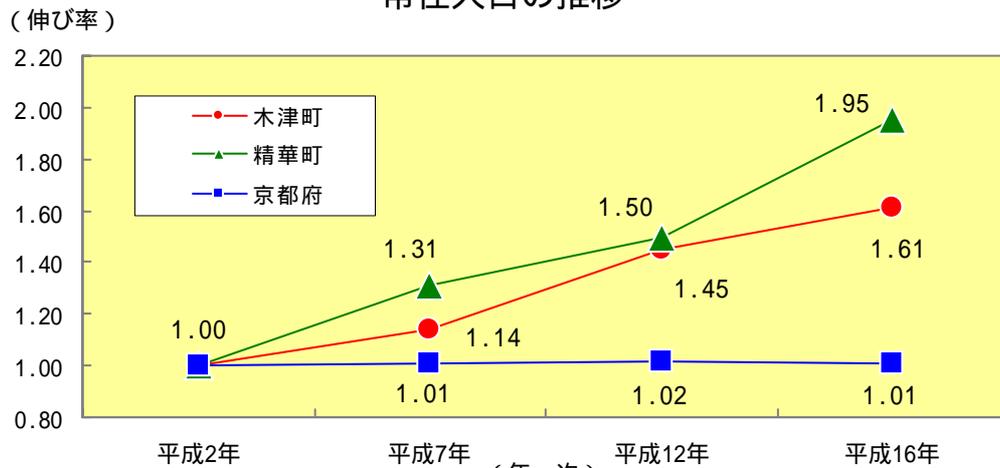
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

【沿線地域の人口の推移】

精華拡幅の沿線地域である精華町および木津町の人口は、関西文化学術研究都市の整備等により人口の増加が著しい。

常住人口の推移

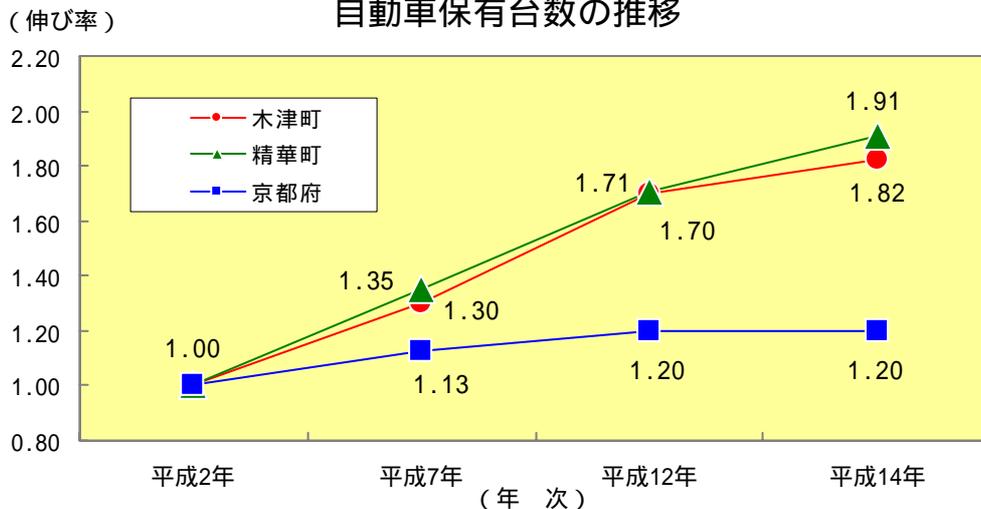


(出典) 国勢調査、住民基本台帳、京都府統計課資料
各年の伸び率は、平成2年度を1.0とした場合の値

【沿線地域の自動車保有台数の推移】

自動車保有台数は人口と同様に増加し、木津町および精華町ともに京都府の伸び率よりも高く、沿線地域は自動車依存の高い地域となっています。

自動車保有台数の推移

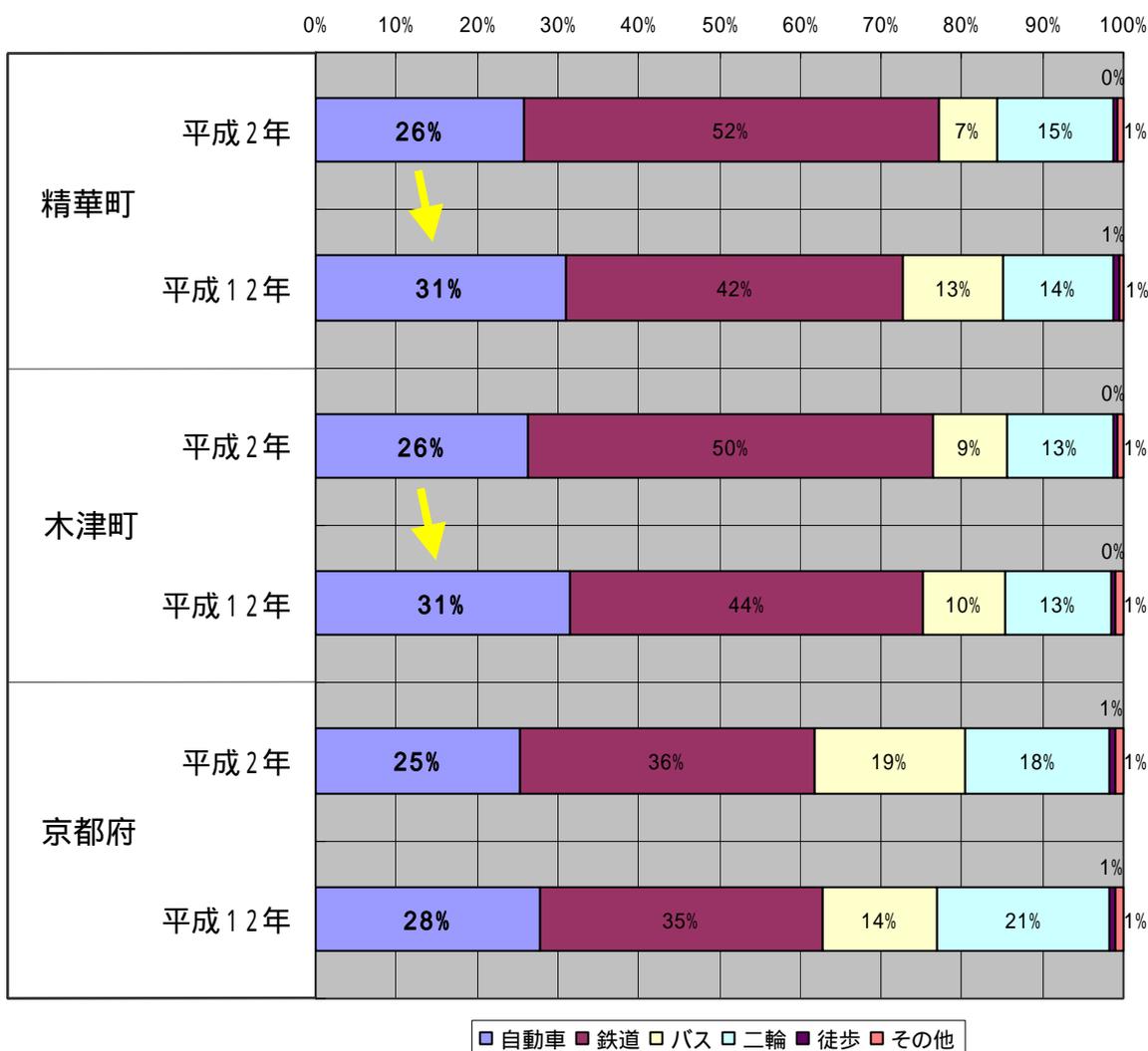


(出典) 京都府統計課資料
1 各年の伸び率は、平成2年度を1.0とした場合の値
2 自動車保有台数は、乗用車、貨物車、乗合車、特殊用途車、軽自動車及び小型二輪車の合計

【沿線地域における通勤・通学の手段】

精華町および木津町の通勤・通学時の利用交通手段のうち、自動車を利用する割合は、10年前と比較して約5%増加しており、近年自動車への依存度が高くなっています。

通勤・通学時の利用交通手段



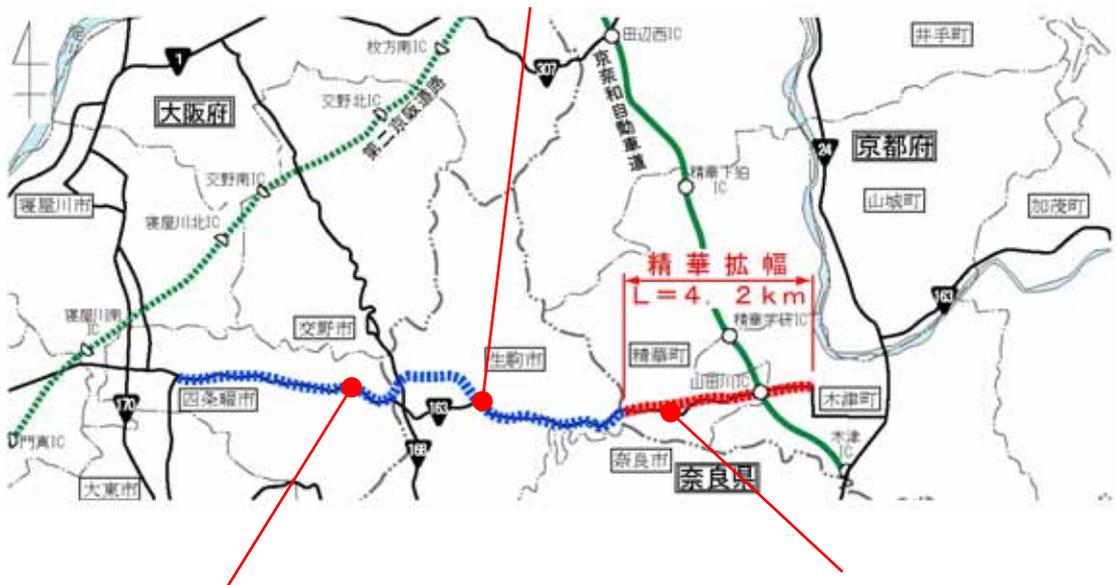
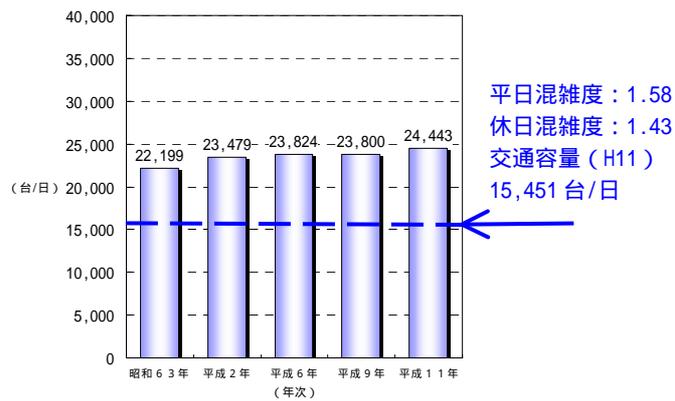
(出典)平成2年度 国勢調査
 自市区町村での通勤・通学を除く複数の通勤手段を使った場合はそれぞれを計上した。

2. 国道163号の交通状況

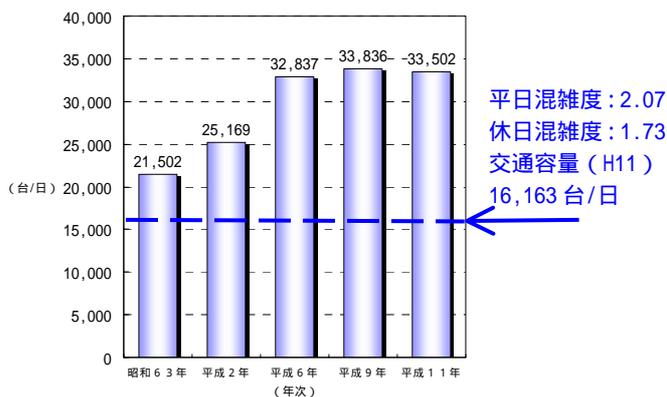
【周辺の交通量】

国道163号の交通量は、年々増加しており、特に、精華町^{さくろ}柘榴付近の増加が著しく約2万5千台/日の交通量があり、2車線の交通容量を大きく上回っています。

国道163号(生駒市北田原町)



国道163号(四條畷市清滝)



国道163号(精華町柘榴)



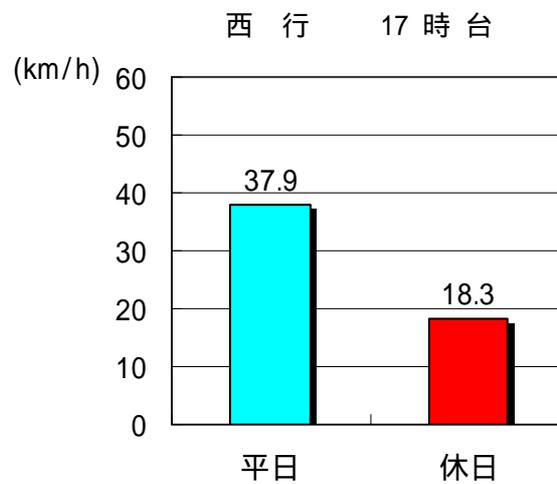
【現道の状況】

国道163号の精華拡幅区間では、朝夕や休日を中心に混雑が生じています。



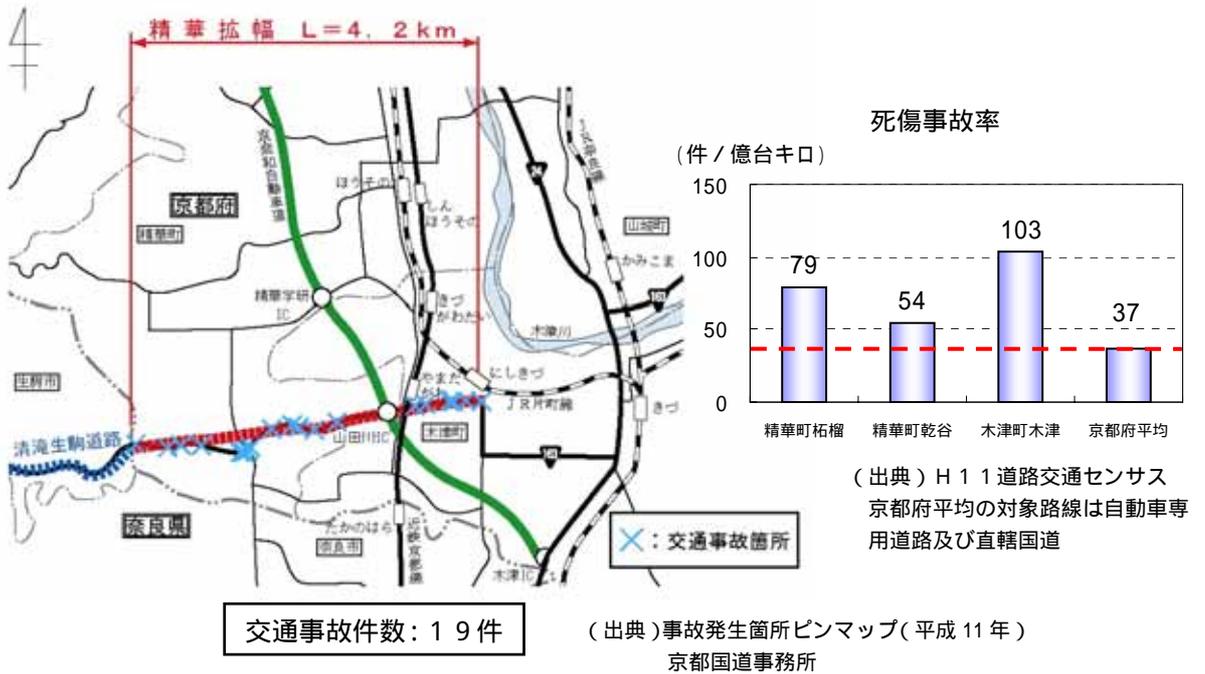
混雑する精華町柘榴付近（上：東向き,下：西向き）

* 国道163号 精華町柘榴付近の旅行速度の変化 *

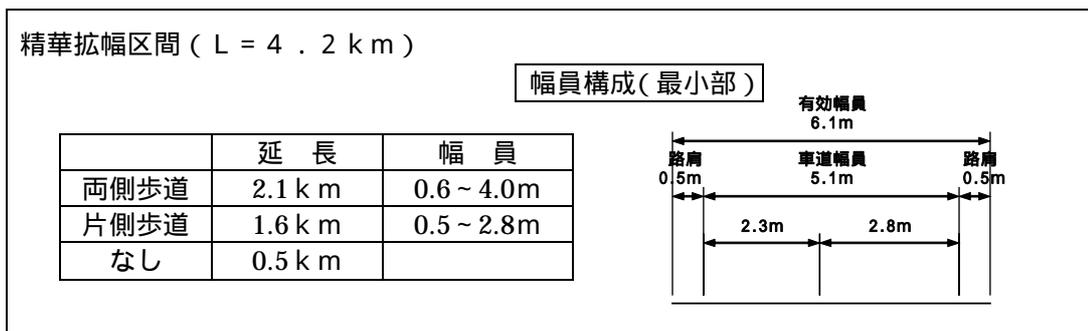


データはH15年度プロブカー調査による（京都国道事務所）

当該区間の死傷事故率は京都府平均よりも大きく上回っており、事故が起きやすい区間となっています。



また、現道は幅員が狭く、歩道が整備されていない区間もあるため、通学の自転車や歩行者の交通安全対策が求められています。



狭い歩道を歩いて通学する学生

3. 周辺の主な開発事業等

【関西文化学術研究都市】

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国家的プロジェクトであり、京都府、大阪府、奈良県の3府県6市2町にまたがる京阪奈丘陵地域において建設が進められています。



けいはんなプラザ



奈良先端科学技術大学院大学



国立国会図書館関西館

・各クラスターの人口計画及び入居状況

(平成16年4月1日現在)

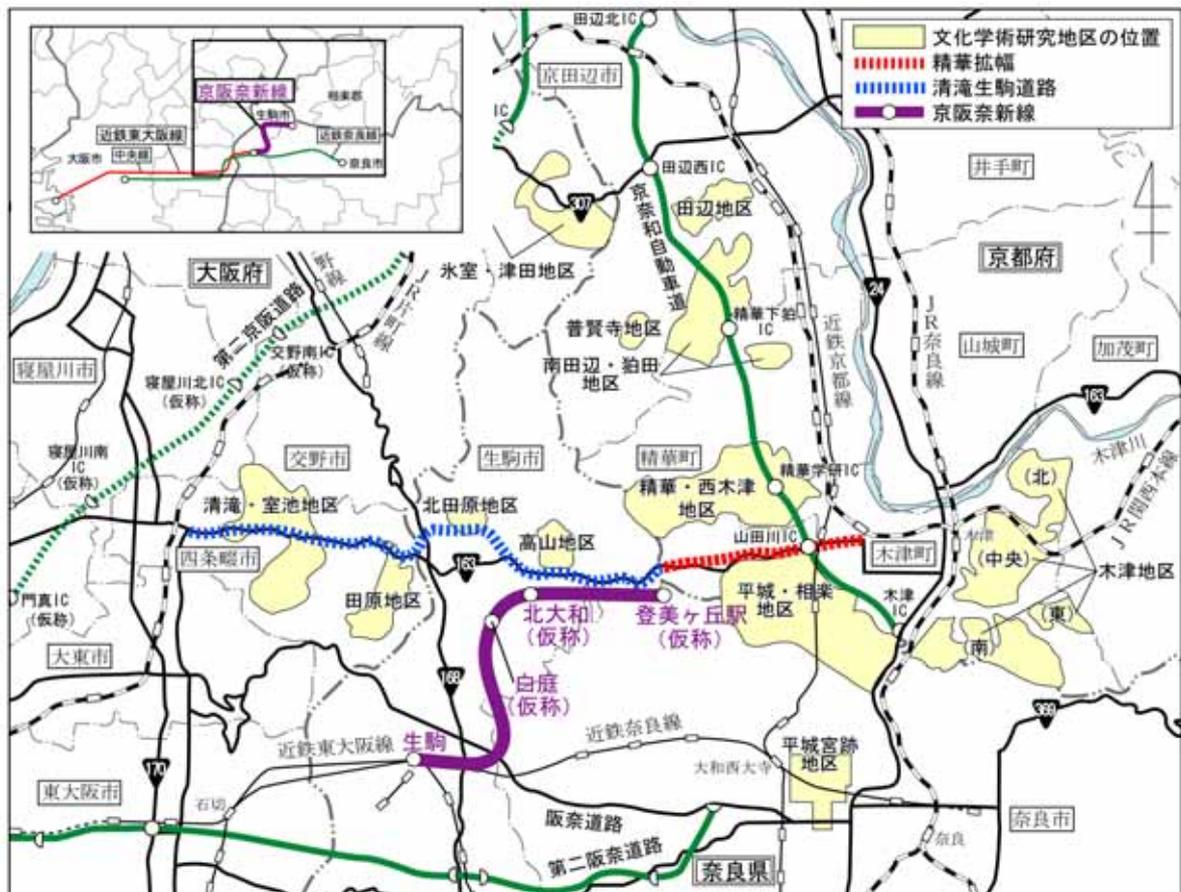
府県	文化学術研究地区名	所在地	面積 (ha) 1	計画		入居	
				人口 1	戸数 2	人口 3	戸数 3
京都府	田辺地区	京田辺市	100	-	-	102	102
	南田辺・狛田地区	京田辺市・精華町	338	19,000	5,800	-	-
	精華・西木津地区	木津町・精華町	506	25,000	6,800	16,605	5,255
	平城・相楽地区 <京都府域>		264	30,000	7,430	16,861	5,622
	木津地区(南)	木津町	284	18,600	5,300	4,482	1,507
	木津地区(中央)		246	13,900	4,000	-	-
合計			1,738	106,500	29,330	38,050	12,486

- 1 面積・計画人口は、各府県の建設計画の数値。未確定クラスター分を含まない。
- 2 計画戸数は、各地区の事業計画等の数値による。
- 3 入居人口・世帯数は、住民基本台帳のデータによる。(出典) 関西文化学術研究都市

【京阪奈新線】

京阪奈新線は、近鉄東大阪線の生駒駅～奈良市北西部の登美ヶ丘までを結ぶ8.7kmの路線で、2000年に着工し、2005年度の開通を目指して建設が進められています。

京阪奈新線の開通により、近畿日本鉄道東大阪線を通じて大阪都心部や大阪湾ベイエリアへのアクセスが向上します。



【登美ヶ丘駅（仮称）外観イメージ】



【白庭駅（仮称）外観イメージ】

4 . 地域における計画

国道163号精華拡幅事業は、下記の計画に位置づけられています。

- ・ 関西文化学術研究都市 セカンド・ステージ・プラン推進委員会答申（平成8年4月）
「都市基盤及び情報・通信基盤の整備 道路ネットワークの形成（広域幹線道路、クラスター間）」
- ・ 新京都府総合開発計画（平成13年1月）
「府県境を越えてより広域的な交流圏の形成を図る幹線道路」
- ・ 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」

5 . 要望経緯

(最近の動向)

平成 1 6 年 6 月 京都府が政府予算要望活動として、整備促進を要望

平成 1 6 年 1 1 月 国道 1 6 3 号整備促進協議会が関係各機関に整備促進の要望書を提出

平成 1 6 年 1 1 月 木津川右岸開発整備促進協議会が関係各機関に整備促進の要望を提出

平成 1 6 年 1 1 月 関西文化学術研究都市建設推進協議会が関係各機関に整備促進の要望書を提出

平成 1 6 年 1 2 月 一般国道 1 6 3 号整備促進期成同盟会が関係各機関に整備促進の要望書を提出

(参考) 関係促進団体

団 体 名		主 な 構 成 メ ン バ ー
国道 1 6 3 号整備促進協議会		
精華町長	山城町、木津町、加茂町、笠置町、和束町、南山城村 各首長	
木津川右岸開発整備促進協議会		
城陽市長	京都府、大阪府、奈良県、各首長	
関西文化学術研究都市建設推進協議会		
荒巻禎一 (前京都府知事)	関西経済連合会、京都府、大阪府、奈良県、京都商工会議所、大阪商工会議所、奈良商工会議所 各首長	
一般国道 1 6 3 号整備促進期成同盟会		
大阪府 四条畷市長	生駒市、精華町、木津町 各首長	

事業の整備効果

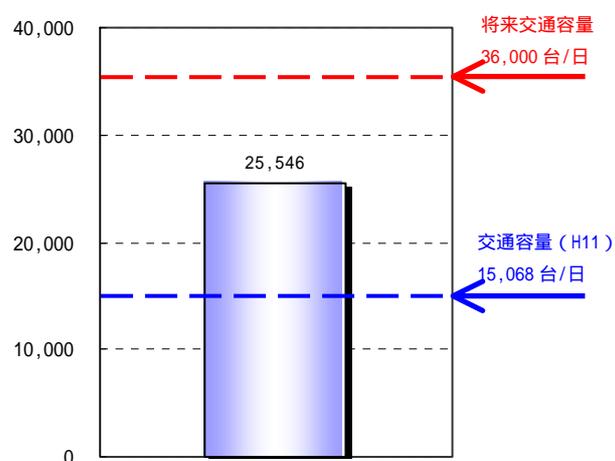
1. 交通混雑の緩和

道路拡幅による車線数増加により交通容量の増大が図られ、交通混雑が緩和されます。



精華町柘榴付近の混雑状況

* 国道163号精華町柘榴付近における交通容量



(出典) H11 道路交通センサス

2. 交通安全の確保

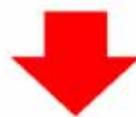
道路拡幅による歩道の整備により、歩行者や自転車にとっても安全性・快適性の向上が図られます。



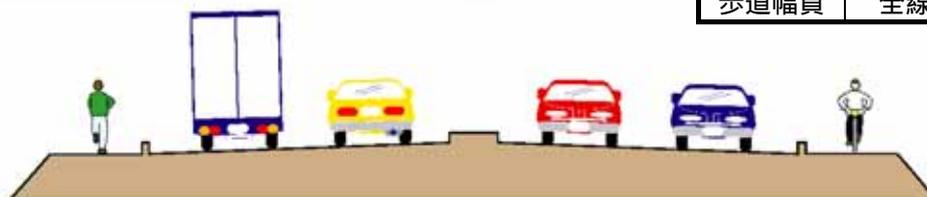
現 状



完成 4 車線供用後



歩道幅員 全線 3.5 m



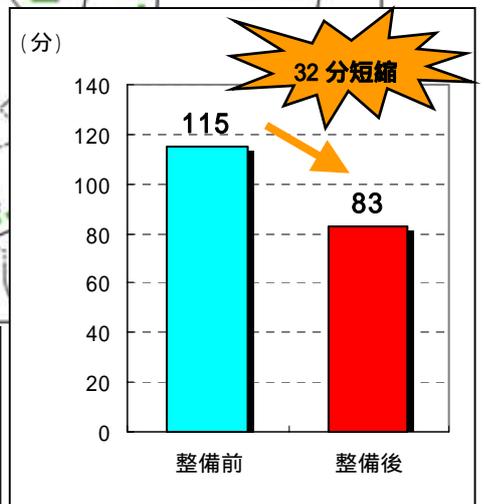
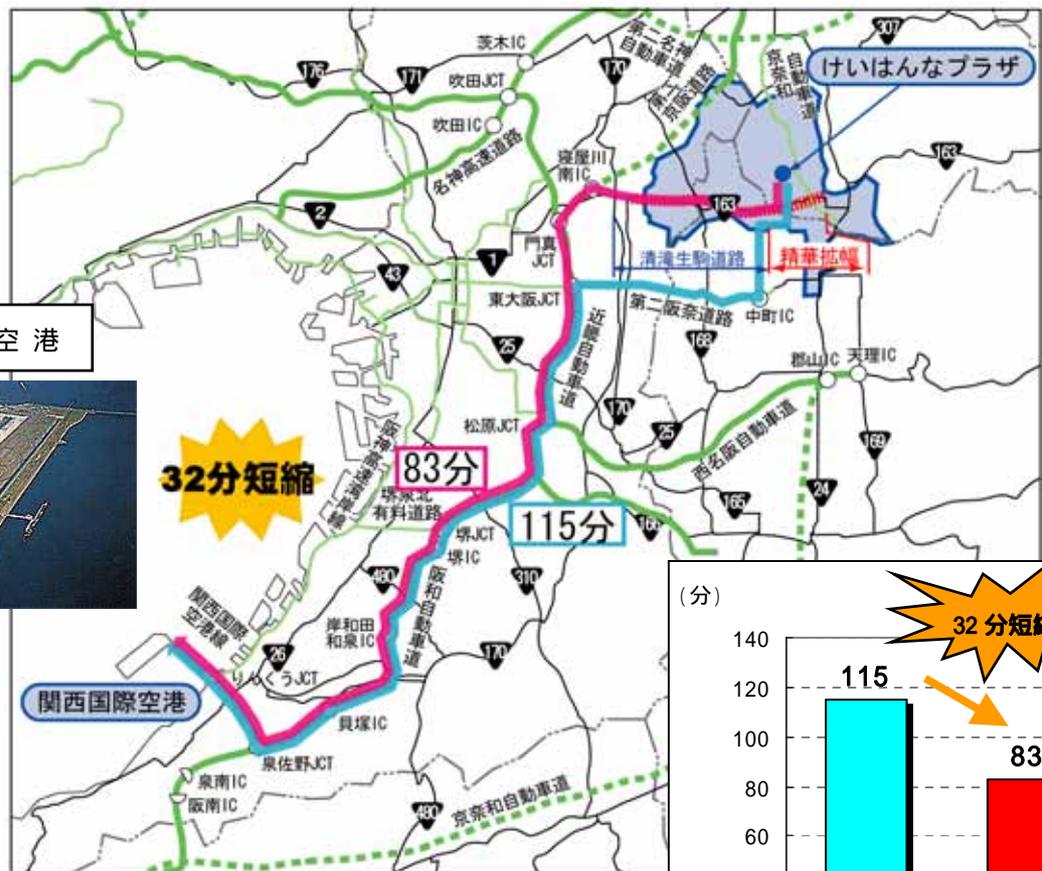
3 . 地域間交流・連携の促進

精華拡幅をはじめとする学研都市連絡道路が整備された場合、現況では、関西文化学術研究都市の中核を担う精華・西木津地区に位置するけいはんなプラザから関西国際空港までの所要時間は約 1 1 5 分となっていますが、同線を経由した所要時間は約 8 3 分と約 3 2 分短縮され、アクセス利便性が大幅に向上します。

関西文化学術研究都市
(けいはんなプラザ)



関西国際空港



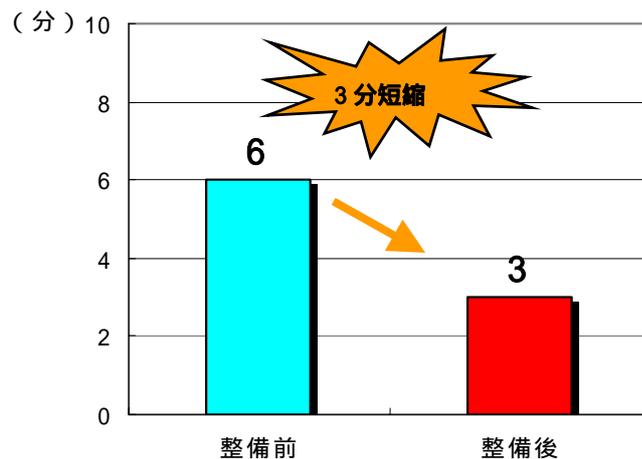
- ・整備前：関西国際空港行リムジンバスの所要時間（バス会社聞き取り調査結果）
- ・整備後：学研都市連絡道路（精華拡幅区間、清滝生駒道路）経由ルート
計画道路は設計速度、現道は規制速度および道路時刻表により所要時間算定

【京阪奈新線新駅へのアクセス強化】

現況では、精華町桜ヶ丘地区から登美ヶ丘駅付近までの所要時間は約6分となっていますが、精華拡幅が整備された場合約3分と、所要時間が半分になり、沿線住民の新駅へのアクセスが向上します。



精華町桜ヶ丘～登美ヶ丘駅間 所要時間



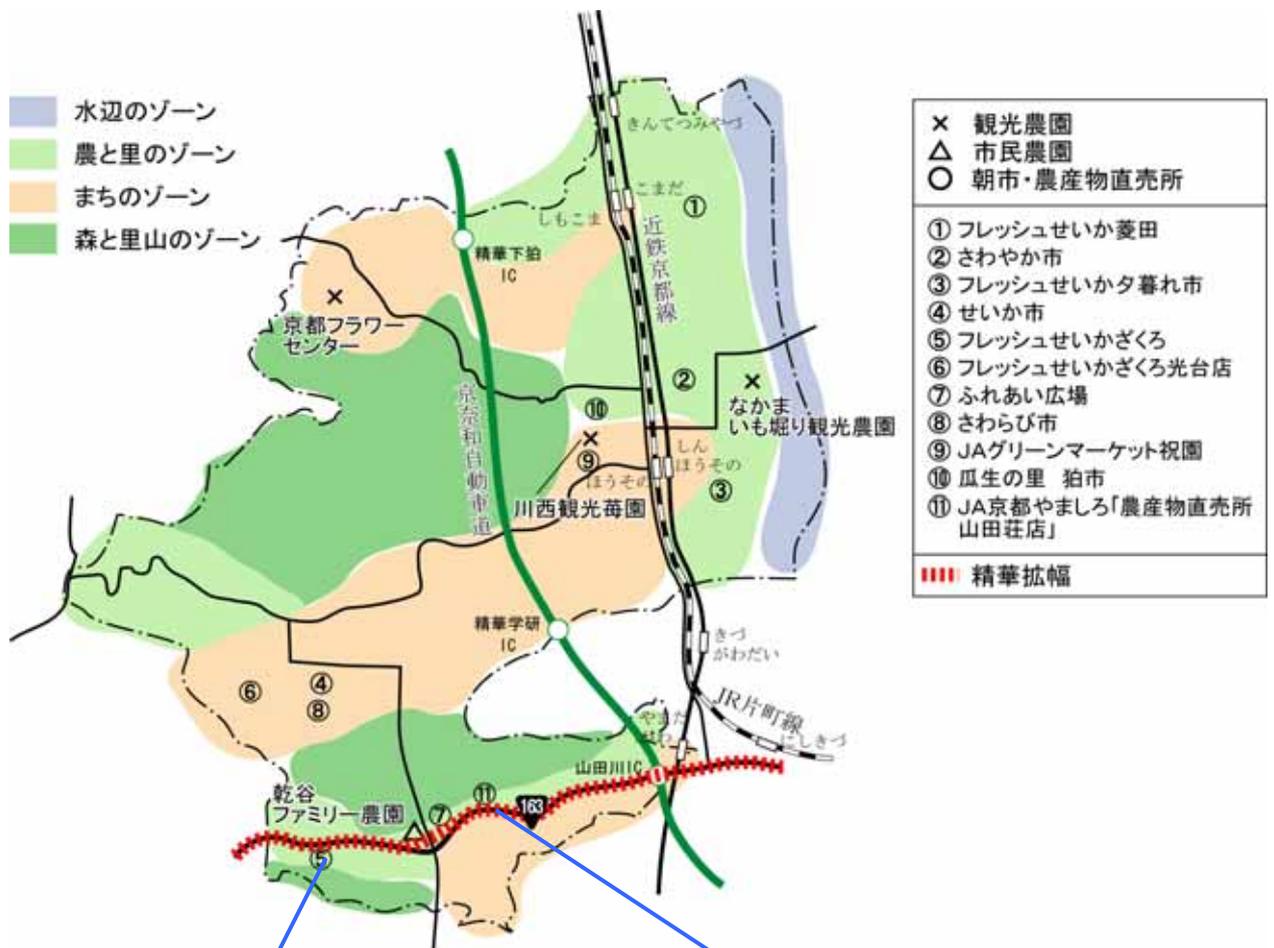
精華町桜ヶ丘～登美ヶ丘駅間所要時間は、国道163号 精華南中前交差点～鹿畑町交差点までの間所要時間とした。

整備前：H15年度プローブカー調査（京都国道事務所）によるピーク時旅行速度より所要時間算出

整備後：設計速度により所要時間算出

【地域の活性化】

「精華町 第4次総合計画」では、国道163号沿道の農村集落地域および木津川西側地域を、観光農園や市民農園などにより自然とのふれあいができる「農と里のゾーン」として位置付けています。学研都市連絡道路の整備により、都市と農村間における「人・もの・情報」の往来が活発化し、自然を生かしたまちづくりの活性化にも支援します。



にぎわう朝市の様子

費用便益比の算定（事業全体）

路 線 名	国道163号
事 業 名	精華拡幅
延 長	4.2 km

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16年度			
基準年における 現在価値	429億円	14億円	9億円	452億円

・・・(B)

費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成16年度		
単 純 合 計	164億円	45億円	209億円
基準年における 現在価値	125億円	16億円	141億円

・・・(C)

算定結果

費用便益比 (C B R)
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{452 \text{ 億円}}{141 \text{ 億円}}$ $= 3.2$

費用便益比の算定（残事業）

路 線 名	国道163号
事 業 名	精華拡幅
延 長	4.2 km

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16年度			
基準年における 現在価値	429億円	14億円	9億円	452億円

・・・(B)

費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成16年度		
単 純 合 計	160億円	45億円	205億円
基準年における 現在価値	119億円	16億円	135億円

・・・(C)

算定結果

費用便益比（ C B R ）	
$B / C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計（ B ）}}{\text{費用の現在価値の合計（ C ）}} = \frac{452 \text{ 億円}}{135 \text{ 億円}}$
	$= 3.3$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画は、地域高規格道路の構造要件緩和を適用し、主要交差点以外は極力平面構造にする等のコスト縮減を図るとともに、周辺の地形・土地利用状況、主要幹線道路等の接続、現道の活用および経済性等を勘案のうえ、最適な計画としていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

なお、施工にあたっては、新技術・新工法を積極的に採用するなど、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

国道163号の精華拡幅区間の交通量は、容量を大きく上回っており、朝夕や休日を中心に交通混雑が生じ、主要幹線道路としての機能が十分発揮出来ない状況が生じていることから、早急な整備が必要となっています。

精華拡幅区間を含む学研都市連絡道路は、関西文化学術研究都市の各クラスター間を連絡する道路であり、我が国の発展に大きく寄与する国家的プロジェクトにより地域の活性化を図るために早期整備が求められています。

なお、残事業をすすめる事による費用対効果は3.2となっており、事業実施の必要性が高い事業と考えられることから、今後も早期供用に向けて事業を進めていく予定です。

(2) 事業の進捗見込みの視点からの見解

国道163号については、渋滞がより著しい大阪府（四条畷市）側から順次整備を進めており、精華拡幅についても現計画に基づき必要な都市計画変更手続きを行い、平成20年代半ばの供用を目途に事業を推進していきます。

(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

施工にあたっては、新技術・新工法を積極的に採用するなど、コストの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】

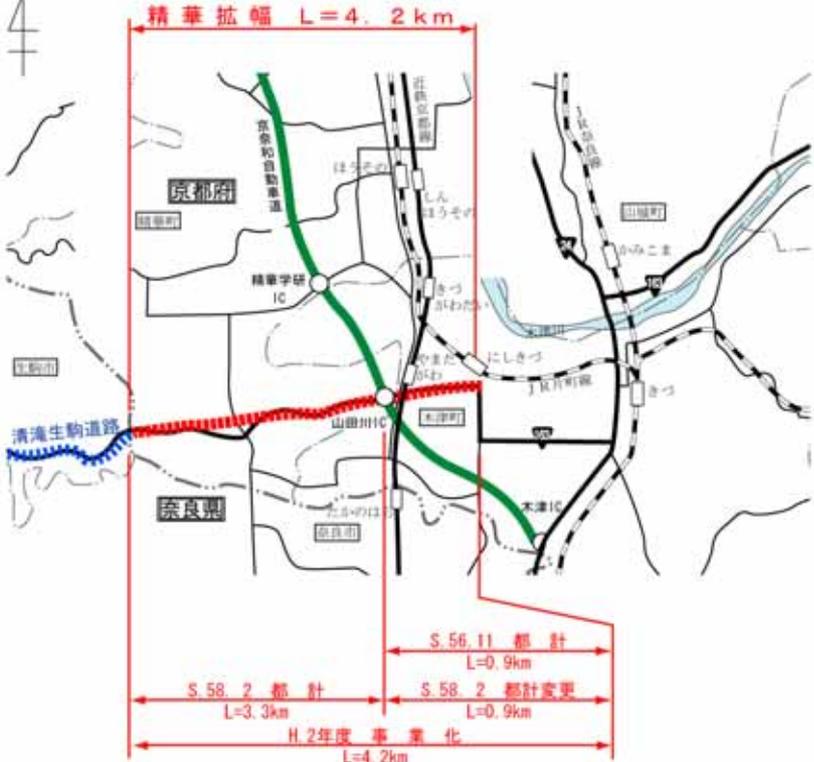
学研都市連絡道路は、関西文化学術研究都市と大阪市および関西国際空港や重要港湾を最短距離で結ぶ重要な役割を担っています。

その一部区間を形成する精華拡幅は、国道163号精華町から木津町間の交通混雑の緩和、交通安全の確保ならびに地域間交流・連携の促進のため、事業促進が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し、平成20年代半ばの供用を目指します。

チ ャ ッ ク リ ス ト

事業名	精華拡幅		事業種別	一般二次
事業の概要	起終点	起点) 京都府相楽郡精華町柘榴 終点) 京都府相楽郡木津町相楽	延長	4.2 km
	事業化	平成2年度	都市計画決定	昭和58年度
	用地着手	平成12年度	工事着手	—
要	全体事業費	約180億円		
事業の目的	<p>国道163号は、大阪府大阪市を起点に奈良県北部、京都府南部を横断し、三重県津市に至る延長約120kmの主要幹線道路です。このうち大阪府門真市～京都府相楽郡木津町間の約20kmは、地域高規格道路の「学研都市連絡道路」として、関西文化学術研究都市と大阪市および関西国際空港や重要港湾を最短距離で結ぶ重要な役割を担っています。</p> <p>国道163号の精華拡幅区間の交通量は、容量を上回り、朝夕や休日を中心に交通混雑が生じています</p> <p>精華拡幅は、このような国道163号の精華町から木津町にかけての交通混雑を緩和し交通の安全を確保するとともに、関西文化学術研究都市へのアクセス性の向上や沿線地域の活性化を目的とした事業です。</p>			
位置図				

事業名	精華拡幅	事業種別	一般二次
事業の進捗状況	執行済み額	約4億円（進捗率 約2%）	
	事業の進捗状況	<p data-bbox="300 389 496 427">○事業の進捗</p> 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業進捗率 3%（平成15年度末現在） ・ 用地取得率 1%（面積ベース、平成15年度末現在） <p data-bbox="300 1294 496 1332">○地元調整等</p> <p data-bbox="376 1355 1428 1592"> 国道163号の渋滞は、大阪府側（四條畷市）が、より著しいことから、四條畷市側より順次整備を進めてきましたが、平成6年に本事業区間を含めて、地域高規格道路（学研都市連絡道路）に指定されたことから、地域高規格道路の機能を満たす道路構造について検討を進めてきました。 </p> <p data-bbox="376 1624 1428 1794"> 平成15年に地域高規格道路の構造要件が緩和されたことから、さらにそれを適用し、出来るだけ低コストとなる道路構造に見直し、現在、関係機関（京都府、精華町、公安委員会）と協議を進めているところです。 </p>	<p data-bbox="344 1189 991 1227">・ 事業進捗率 3%（平成15年度末現在）</p> <p data-bbox="344 1240 1182 1279">・ 用地取得率 1%（面積ベース、平成15年度末現在）</p> <p data-bbox="300 1294 496 1332">○地元調整等</p> <p data-bbox="376 1355 1428 1592"> 国道163号の渋滞は、大阪府側（四條畷市）が、より著しいことから、四條畷市側より順次整備を進めてきましたが、平成6年に本事業区間を含めて、地域高規格道路（学研都市連絡道路）に指定されたことから、地域高規格道路の機能を満たす道路構造について検討を進めてきました。 </p> <p data-bbox="376 1624 1428 1794"> 平成15年に地域高規格道路の構造要件が緩和されたことから、さらにそれを適用し、出来るだけ低コストとなる道路構造に見直し、現在、関係機関（京都府、精華町、公安委員会）と協議を進めているところです。 </p>	
		供用目標等今後の事業の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、平成20年代半ばの供用に向けて事業を進めていく予定である。

事業名	精華拡幅		事業種別	一般二次
事業の進捗状況	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及び削減率 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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"> <input type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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"> <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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"> <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道 (A' 路線) としての位置づけ有り ■ 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 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"> <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である 	
		2. 暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 歩行者・自転車のための生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 歩行者・自転車のための生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心できるくらしの確保 	<ul style="list-style-type: none"> <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、または、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 <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化 5ヶ年計画に位置づけ有り <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 <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	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 安全な生活環境の確保 <input type="checkbox"/> 災害への備え 	<ul style="list-style-type: none"> <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在する場合において、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、当該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 <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 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 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 <input type="checkbox"/> 避難路へ 1km 以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 幅員 6m 以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する
		4. 環境	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 地球環境の保全 <input type="checkbox"/> 生活環境の改善・保全 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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 <input 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	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 他のプロジェクトとの関係 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 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"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備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	精華拡幅	事業種別	一般二次
<div data-bbox="300 264 938 309" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">再評価実施時点における評価指標該当項目</div> <div data-bbox="308 320 1238 521"> <p>I 国土・地域ネットワークの構築 地域高規格道路の位置づけあり 学研都市連絡道路</p> <p>II 個性ある地域の形成 拠点開発プロジェクトを支援 関西文化学術研究都市</p> </div> <div data-bbox="300 555 1034 600" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等</div> <div data-bbox="308 611 1430 768"> <p>本計画は、国道163号の交通混雑の緩和、交通安全の確保および地域間交流・連携の促進を担う道路として、京都府及び沿線市町より早期完成を期待する強い要望を受けています。</p> </div>			
効果分析の要因の変化 事業採択時の費用対	○現在の費用便益費：B/C=3.2（事業全体） ○現在の費用便益費：B/C=3.3（残事業） （基準年次：平成16年度、検討年次40年間で算出）		
立案等の可能性 コスト縮減や代替案	<p>本道路の計画は、地域高規格道路の構造要件緩和を適用し、主要交差点以外は極力平面構造にする等のコスト縮減を図るとともに、周辺の地形・土地利用状況、主要幹線道路等の接続、現道の活用および経済性等を勘案のうえ、最適な計画としていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。</p> <p>なお、施工にあたっては、新技術・新工法を積極的に採用するなど、コストの縮減に努めながら事業を推進します。</p>		

事業名	精華拡幅	事業種別	一般二次
地方公共団体の意見	<p>○京都府・・・精華拡幅の早期整備を要望</p> <p>○城陽市・・・精華拡幅の早期整備を要望</p> <p>○精華町・・・精華拡幅の早期整備を要望</p> <p>○木津町・・・精華拡幅の早期整備を要望</p>		
対応方針	<p>事務局案【事業継続】</p> <p>学研都市連絡道路は、21世紀の創造的かつ国際的な文化・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国家的プロジェクトである関西文化学術研究都市の沿線地域や開発クラスターの利便性を向上させる重要な役割があります。</p> <p>その一部区間を形成する精華拡幅は、交通混雑の緩和、交通安全の確保ならびに地域間交流・連携の促進のため、事業促進が求められています。</p> <p>今後とも、引き続き事業を推進し、平成20年度半ばの供用を目指します。</p>		