



No. 3  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和4年度第3回

# 一般国道163号

きよ たき い こ ま  
清 滝 生 駒 道 路  
せ い か  
精 華 拡 幅

【再評価】

令和4年11月  
近畿地方整備局

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の一時中断による  
コスト、工期への影響は考慮していない

# 目次

1. 事業全体図
2. 事業の概要
3. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  - 2) 事業の整備効果
  - 3) 事業の投資効果
  - 4) 地域における計画等
4. 事業進捗の見込みの視点
5. コスト縮減や代替案等の可能性の視点
6. 関係自治体の意見
7. 対応方針(原案)

# 1. 事業全体図

一般国道163号 清滝生駒道路  
 一般国道163号 精華拡幅

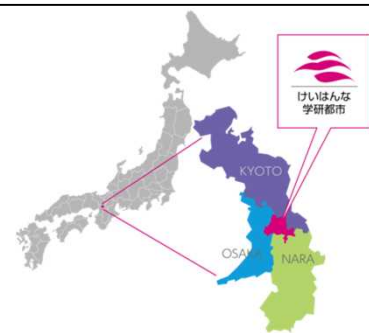
高規格道路 学研都市連絡道路は、第二京阪道路、京奈和自動車道等と広域ネットワークを形成することにより、関西文化学術研究都市と関西国際空港や阪神港など大阪市方面との連携を強化し、学研都市の整備促進を支援する、大阪府門真市から京都府木津川市に至る延長約20kmの道路です。

「清滝生駒道路」、「精華拡幅」はこの一部を構成し、関西文化学術研究都市へのアクセス向上とともに、一般国道163号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることを目的とした道路です。



## 関西文化学術研究都市

関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）とは、京都、大阪、奈良の3府県にまたがる京阪奈の緑豊かな丘陵において、関西文化学術研究都市建設促進法に基づき、建設・整備を進めているサイエンスシティです。東の「つくば研究学園都市」とともに国家的プロジェクトに位置付けられ、総面積は約15,000ha、その中に12の文化学術研究地区（約3,600ha）を分散配置しています。京都市・大阪市の中心部から30km、奈良市の中心部から10kmの圏内に位置し、現在、150を超える研究施設、大学施設、文化施設などが立地し、各立地施設における就業者数（研究者及び職員）は概ね1万人となり、文化、学術研究等の分野で顕著な成果をあげています。



# 2. 事業の概要

一般国道163号 清滝生駒道路  
一般国道163号 精華拡幅

## 事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保

## 事業の概要、進捗状況

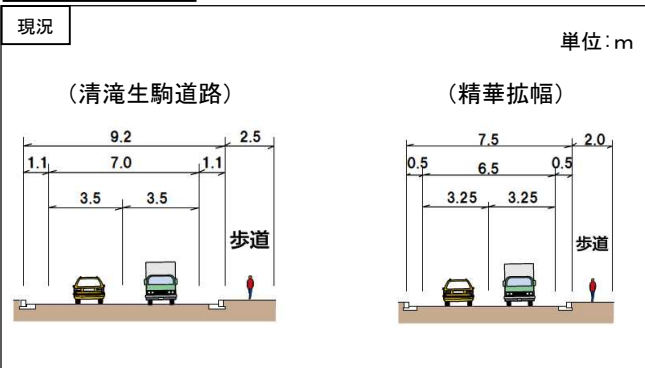
※ 本案件は複数の事業区間が一体となって効果を発揮するものであるため、複数の事業を一体的に評価している

区間	【清滝生駒道路】 (起)大阪府四條畷市中野 (終)奈良県生駒市鹿畑町	【精華拡幅】 (起)京都府相楽郡精華町柘榴 (終)京都府木津川市相楽
道路延長	11.0km	4.6km
構造規格	第3種第2級	第3種第2級
設計速度	60km/h	60km/h
車線数	4車線	4車線
標準幅員	25.0m	25.0m
計画交通量	24,100台/日	15,000台/日
全体事業費	1,066億円	224億円
事業化	昭和54年度	平成2年度
都市計画決定	昭和55年2月(清滝区間1-1,2,3工区) 昭和60年8月(生駒区間) 昭和63年2月(清滝区間1-4工区) 平成17年3月(生駒区間変更) 平成23年8月(清滝区間1-4工区)	昭和56年11月(B区間) 昭和58年2月(全線変更) 平成17年9月(A区間変更)
用地着手	昭和56年度	平成12年度
工事着手	昭和56年度	平成28年度
開通延長	3.6km(完成4車線) 0.8km(ランプ部2車線) 0.4km(側道部2車線)	—
事業進捗率	約72%(令和4年3月末現在)	約40%(令和4年3月末現在)
用地取得率	約82%(面積ベース、同上)	約85%(面積ベース、同上)

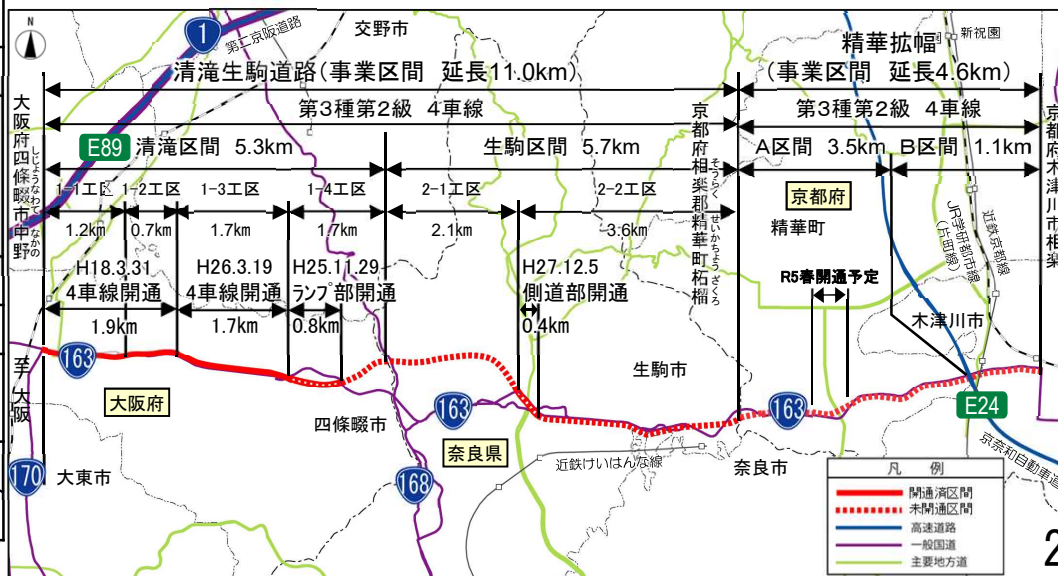
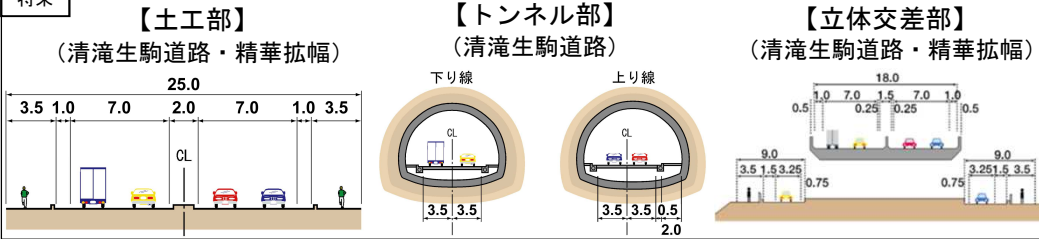
## 位置図



## 標準断面図



## 将来



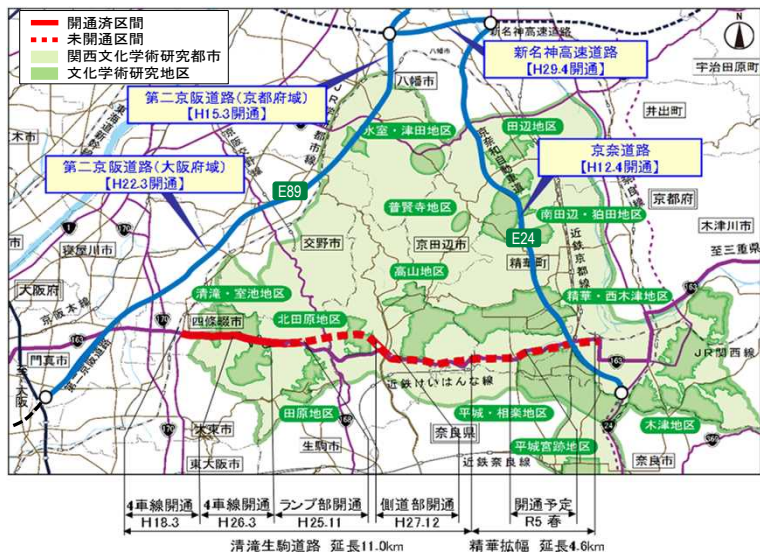
# 3. 事業の必要性等に関する視点

一般国道163号 清滝生駒道路  
一般国道163号 精華拡幅

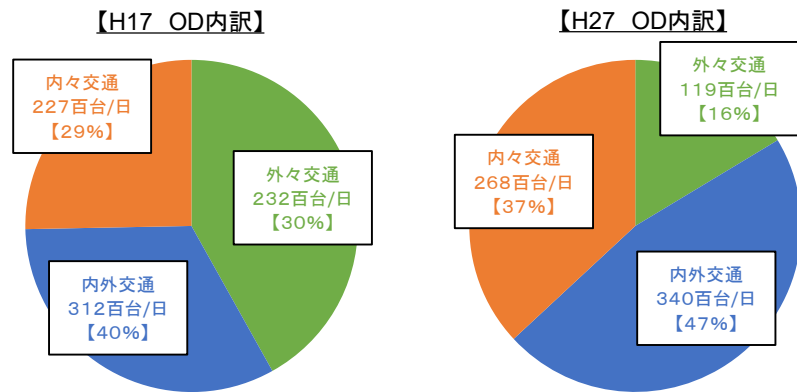
※H29年度事業評価監視委員会の  
評価時点から大きな変化なし

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、社会経済情勢の大きな変化はない。



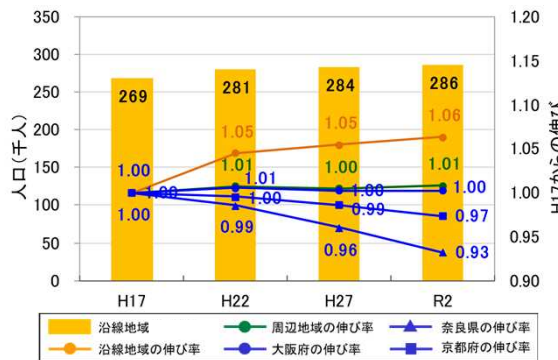
### OD内訳



内外交通: 沿線地域とその他の地域の交通  
内々交通: 沿線地域内の交通  
外々交通: 通過交通

※沿線地域とは、当該道路が通過する四條畷市、生駒市、精華町、木津川市  
※前回評価時(H29)は平成17年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果を基に算出  
※今回評価時(R4)は平成27年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果を基に算出  
※平成27年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果が現時点で最新である。

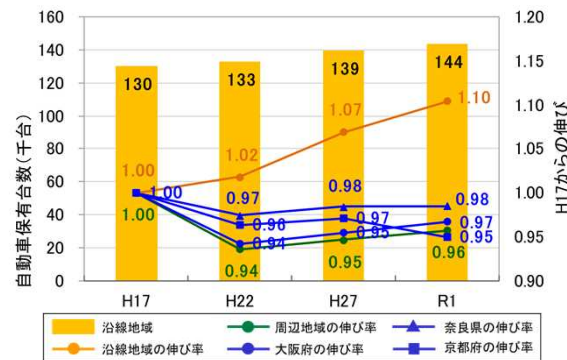
### 人口の伸び率の推移



### 世帯数の伸び率の推移



### 自動車保有台数の推移



※沿線地域: 四條畷市、生駒市、精華町、木津川市

周辺地域: 沿線地域、大阪市、高槻市、守口市、枚方市、八尾市、寝屋川市、大東市、門真市、摂津市、東大阪市、交野市、八幡市、京田辺市、井手町、奈良市、大和郡山市、平群町、斑鳩町

# 3. 事業の必要性等に関する視点

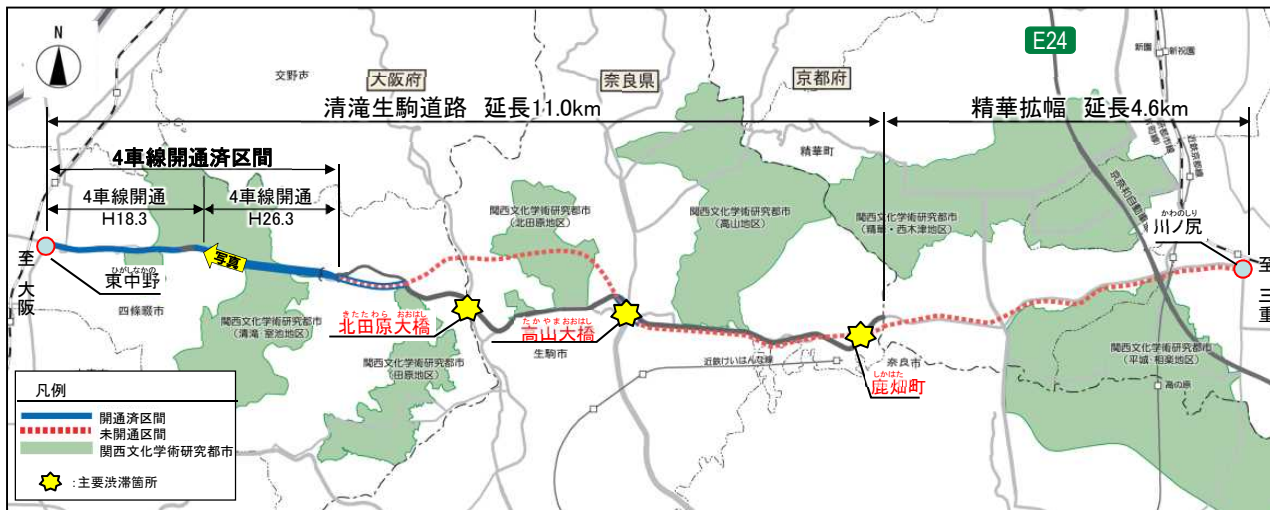
一般国道163号 清滝生駒道路  
一般国道163号 精華拡幅

## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

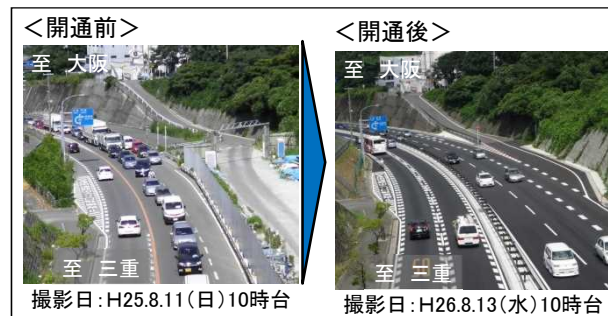
※H29年度事業評価監視委員会の  
評価時点から大きな変化なし

- 清滝生駒道路の4車線開通済区間では、開通に伴い平均速度が向上。  
一方、未開通区間では、主要渋滞箇所速度低下が発生。
- 清滝生駒道路・精華拡幅の整備により、交通混雑が緩和され、所要時間の短縮が期待。

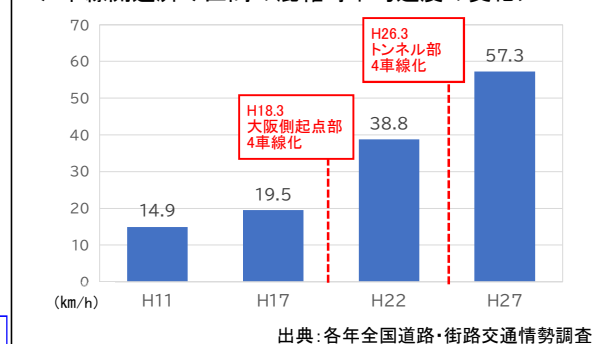
### ■国道163号の渋滞状況



### ■4車線開通済区間における状況

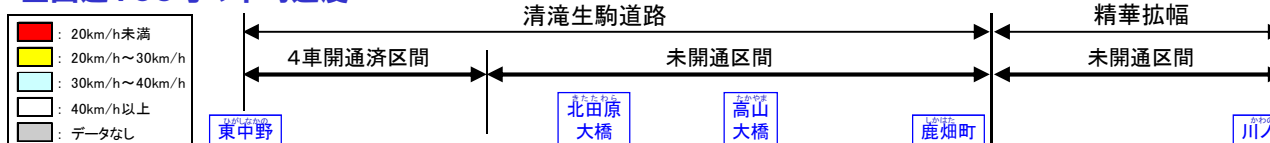


<4車線開通済み区間の混雑時平均速度の変化>



出典:各年全国道路・街路交通情勢調査

### ■国道163号の平均速度



方向	時間帯	清滝生駒道路				精華拡幅			
		東中野	北田原大橋	高山大橋	鹿畑町	川ノ尻	川ノ尻	川ノ尻	川ノ尻
京都方面 行き (下り)	7時台	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄
	8時台	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄
	9時台	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄
	16時台	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄
	17時台	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄
大阪方面 行き (上り)	7時台	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄
	8時台	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄
	9時台	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄
	16時台	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄
	17時台	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄	黄

### ■全線開通により所要時間が短縮

(東中野交差点～川ノ尻交差点)



出典:国土交通省調べ プローブデータ(R2.10平日)

出典:所要時間算出:現況(H27全国道路・街路交通情勢調査 ピーク時旅行速度)、全線4車線開通(走行速度60km/hで算出)

# 3. 事業の必要性等に関する視点

一般国道163号 清滝生駒道路  
 一般国道163号 精華拡幅

※H29年度事業評価監視委員会の  
 評価時点から大きな変化なし

## 2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

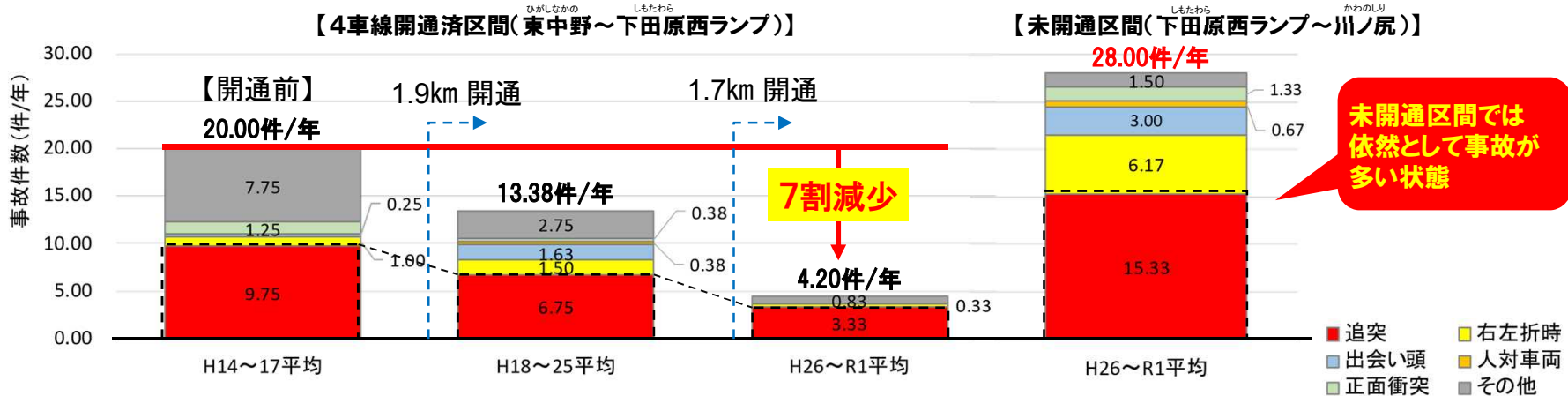
- 清滝生駒道路・精華拡幅の開通済区間では、年平均の死傷事故件数が約7割減少している。
- 未開通区間においても、清滝生駒道路・精華拡幅の整備により同様の効果が期待される。



凡 例	
<span style="color: red;">—</span>	開通済区間
<span style="color: red;">- - -</span>	未開通区間
<span style="color: blue;">—</span>	高速道路
<span style="color: purple;">—</span>	一般国道
<span style="color: green;">—</span>	主要地方道
	事故多発交差点

### 4車線開通済区間と未開通区間における類型別事故件数の変化

出典: ITARDA統合事故データ(H14~R1)



# 3. 事業の必要性等に関する視点【参考】

一般国道163号 清滝生駒道路  
一般国道163号 精華拡幅

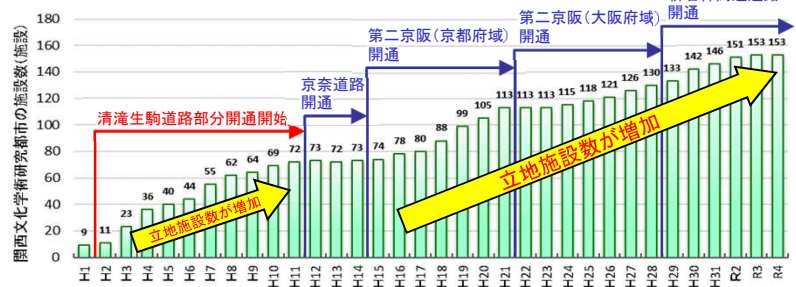
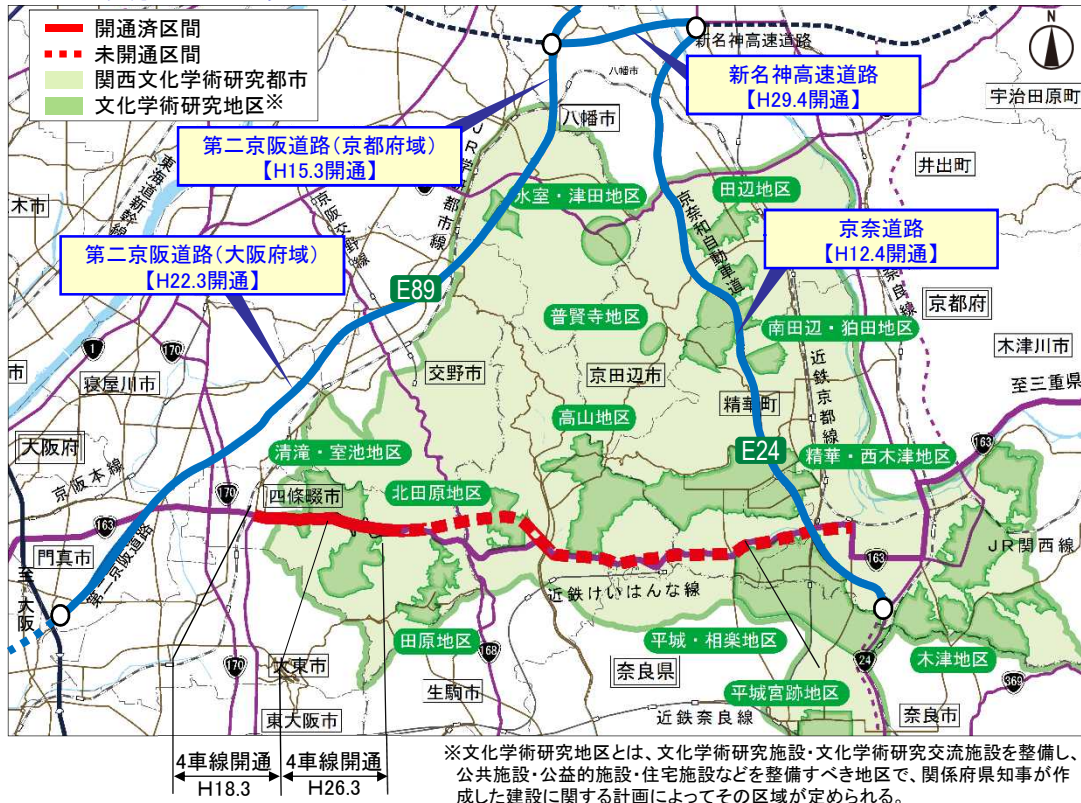
## 2) 事業の整備効果(地域の活性化)

【B/C算出における3便益以外の整備効果】

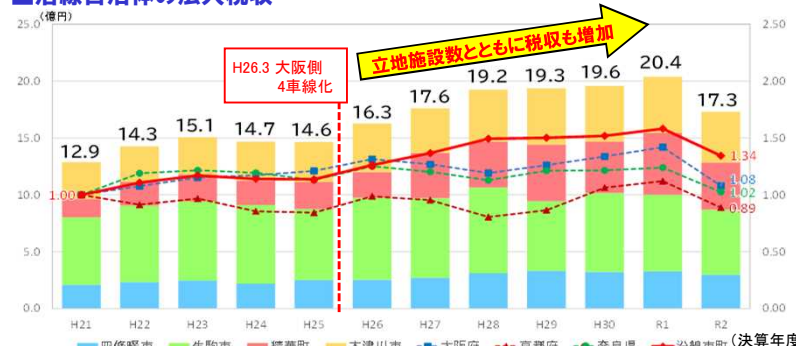
- 関西文化学術研究都市の周辺では、第二京阪道路等の高速道路及び主要幹線道路が順次開通し、立地施設(大学、研究機関など)が増加。また、沿線地域の法人税収も増加し、特に精華町・木津川市では、近年人口が急増。
- 沿線の自治体からは、今後の企業誘致や地域開発について、より一層の期待が寄せられている。

### ■ 関西文化学術研究都市と周辺道路の整備状況

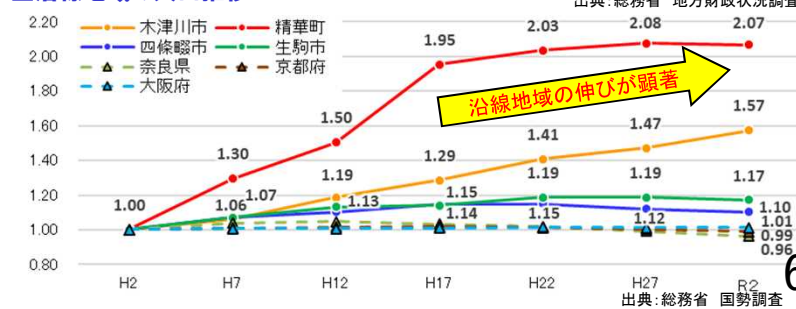
### ■ 関西文化学術研究都市での立地施設数の推移



### ■ 沿線自治体の法人税収



### ■ 沿線地域の人口推移



### ◎ 沿線自治体の声

• 企業誘致により、**雇用が創出される**ことが沿線自治体にとっては非常に重要であり、**税収も上がります**。清滝生駒道路・精華拡幅の整備により、今後の企業誘致や地域開発がより一層期待できます。 出典：自治体ヒアリング調査結果より





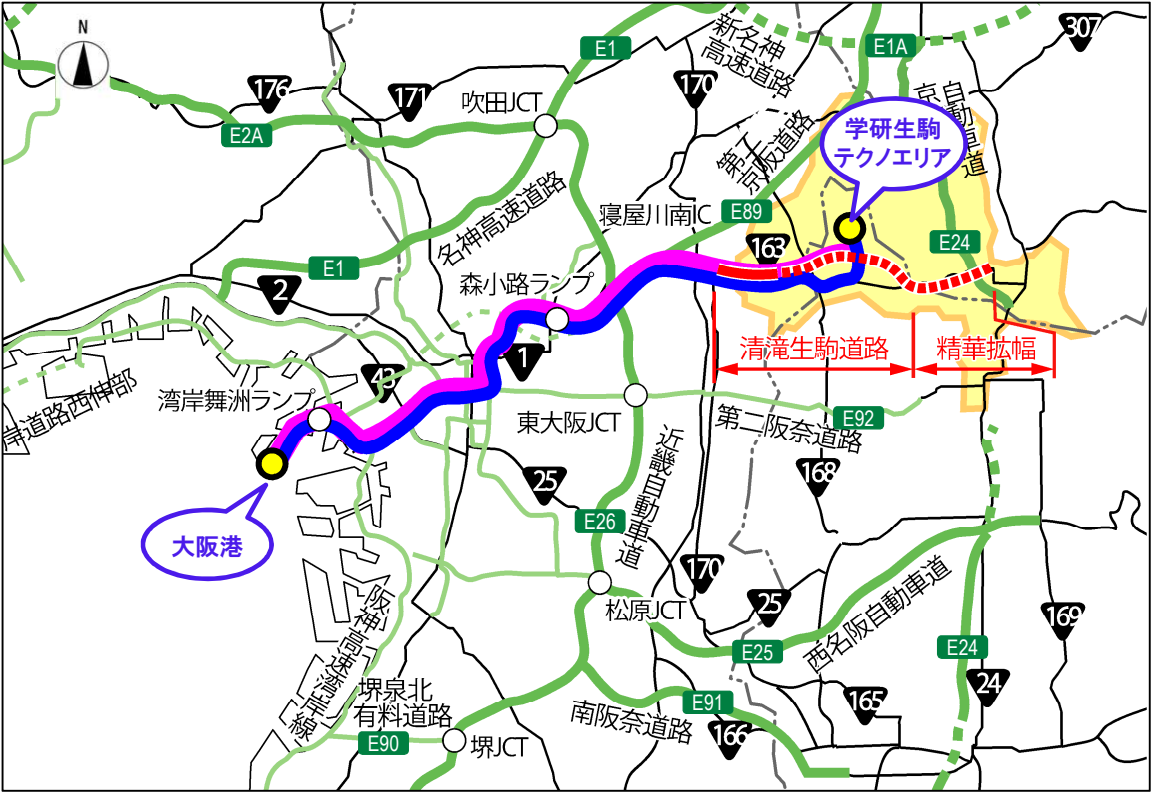
# 3. 事業の必要性等に関する視点【参考】

一般国道163号 清滝生駒道路  
 一般国道163号 精華拡幅

## 2) 事業の整備効果(定時性の確保)

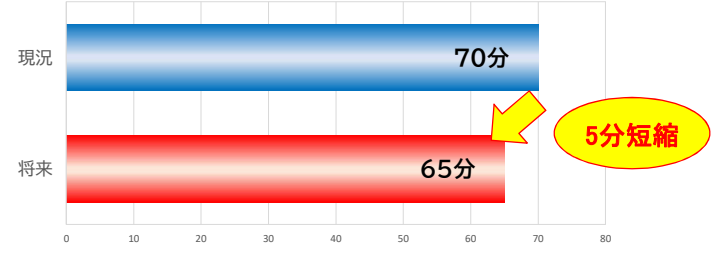
【B/C算出における3便益以外の整備効果】

- 清滝生駒道路・精華拡幅は、第二京阪道路等と広域ネットワークを形成。
- 関西文化学術研究都市と大阪港との連携が強化され、製造品輸送の定時性確保が期待。



凡例	
<span style="color: red;">—</span>	開通済区間
<span style="color: red;">- - -</span>	未開通区間
<span style="background-color: yellow;">■</span>	関西文化学術研究都市の区域
<span style="color: blue;">—</span>	大阪港への現況アクセスルート
<span style="color: magenta;">—</span>	大阪港への将来アクセスルート

### ■ 学研生駒テクノエリア～大阪港への所要時間の変化



出典：所要時間算出：現況(H27年度道路交通量調査 ピーク時旅行速度)、全線4車線開通(走行速度60km/hで算出)

学研生駒テクノエリアとは、生駒市における唯一の準工業地域であり、現在、約110社の企業が立地している工業団地です。本工業団地では、製造業が多く全体の約7割を占めている。中でも機械器具・金属製品製造業が4割を占めています。

### 学研生駒テクノエリア 物流企業A社 R3ヒアリング結果

国道163号の慢性的な渋滞による運送遅延の懸念から高速道路を利用せざるを得ない状況があります。

清滝生駒道路の全線開通により、国道163号の慢性的な渋滞が解消されることで運送の定時性の向上に期待しています。



# 3. 事業の必要性等に関する視点【参考】

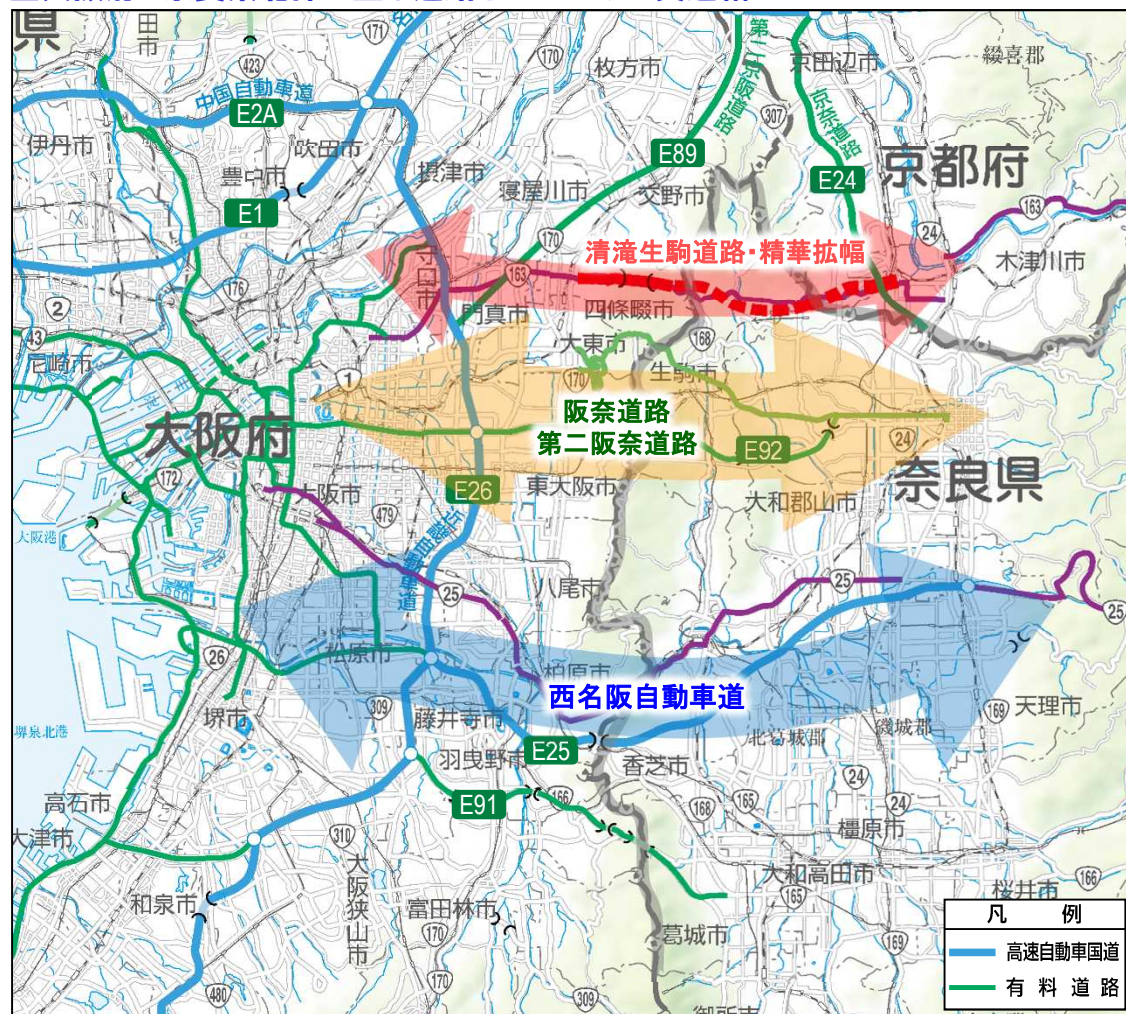
一般国道163号 清滝生駒道路  
一般国道163号 精華拡幅

## 2) 事業の整備効果(通行止めの回避)

【B/C算出における3便益以外の整備効果】

- 国道163号(清滝生駒道路・精華拡幅)は、第二阪奈道路や西名阪自動車道などと並んで、大阪都心部と奈良県北部・京都府南部地域を結ぶ東西交通軸の機能を分担。
- 第二阪奈道路等が通行止めとなった際は、国道163号が災害時などの代替路としての機能を発揮。

### 大阪府と奈良県北部の主な道路ネットワークと交通軸



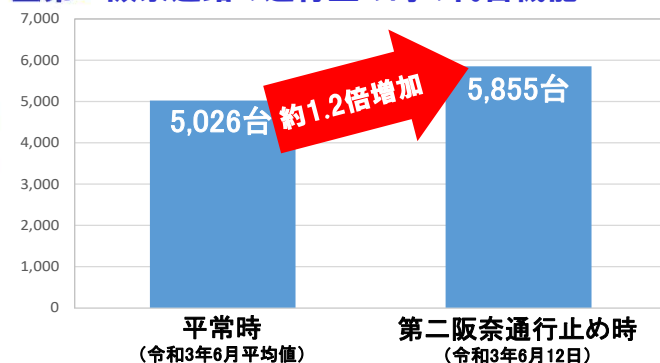
### 大阪府・奈良県境での通行止め実績

自然災害や事故等による通行止め(工事規制等は除く) (件)

	H29	H30	R1	R2	R3
阪奈道路	2	4	0	0	0
第二阪奈	2	3	0	1	1
西名阪自動車道	3	7	5	1	4
合計	7	14	5	2	5

出典: 各道路管理者資料

### 第二阪奈道路の通行止め時の代替機能



【国道163号の交通量(14時~18時)の変化】

出典: 大阪府警 警察トラカン

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 3) 事業の投資効果

### ■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出

### ■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出

### ■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	4,033億円	302億円	43億円	4,379億円	1.8
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	
	2,215億円	171億円	5.9億円	2,391億円	

### ■ 算出条件等

基準年 : 令和4年度  
 検討期間 : 50年間  
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%  
 交通量の推計時点 : 令和22年度  
 交通量の推計手法 : 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査  
 適用した費用便益分析マニュアル : 令和4年2月版  
 事業費 : 1,290億円  
 維持管理費 : 49百万円/km  
 作成主体 : 近畿地方整備局

### ■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	1,107億円	75億円	9.7億円	1,191億円	3.1
費用(C)	事業費	維持管理費	総費用		
	317億円	73億円	390億円		

- ※1 便益・費用については、現在価値化した値である
- ※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある
- ※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の開通により発生する便益で算出している
- ※4 事業区間を清滝生駒道路として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.7【残事業】5.0  
事業区間を精華拡幅として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.6【残事業】3.2
- ※5 参考: 前回評価資料 <https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/ippan/zigyohyoka/ol9a8v000000btah-att/no-5.6.pdf>

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 4) 地域における計画等

### ■地域計画等への位置づけ

清滝生駒道路および精華拡幅は、下記の計画に位置づけあり。

- ◆大阪府:大阪府交通道路マスタープラン(平成16年3月)
- ◆奈良県:奈良県都市計画区域マスタープラン(平成23年5月)
- ◆京都府:京都府総合計画(京都夢実現プラン)(令和元年10月)
- ◆精華町:精華町第5次総合計画(平成25年3月)
- ◆四條畷市:第6次四條畷市総合計画(平成28年3月)
- ◆生駒市:第5次生駒市総合計画【後期計画】(改訂版)(平成28年4月)
- ◆木津川市:第2次木津川市総合計画(平成31年3月)
- ◆関西文化学術研究都市推進機構:けいはんな学研都市「新たな都市創造プラン」のブラッシュアップ  
～中間評価と今後の展開方向～(令和3年6月)

### ■これまでの経緯

- ◆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(会長 前京都府知事)
  - ・構成メンバー (社)関西経済連合会会長、京都府知事、大阪府知事、奈良県知事、京都商工会議所会頭、大阪商工会議所会頭、奈良商工会議所会頭(財)関西文化学術研究都市推進機構理事長
  - (最近の動向) 令和4年7月に国土交通省に対し、整備促進の要望書を提出
- ◆昭和63年 5月 一般国道163号整備促進期成同盟会設立
  - ・構成メンバー 四條畷市長、生駒市長、木津川市長、精華町長
  - (最近の動向) 令和3年11月に国土交通省に対し、整備促進要望書を提出
- ◆平成12年12月 国道163号整備促進協議会 設立
  - ・構成メンバー 木津川市長、笠置町長、和東町長、精華町長、南山城村長
  - (最近の動向) 令和3年11月に関係各機関に対し、整備促進の要望書を提出
- ◆令和3年9月 奈良県国道連絡会が国土交通省に清滝生駒道路の整備を要望
- ◆令和3年11月 京都府が国土交通省に精華拡幅の整備促進を要望

# 4. 事業進捗の見込みの視点

## 1) 事業の進捗状況

### 令和4年度事業内容

- ・清滝生駒道路の大阪府域では、調査設計及び取得用地管理工事を推進中。奈良県域では、調査設計・用地取得及び改良工事を推進中。精華拡幅では、調査設計・用地取得及び改良工事や舗装工事を推進中。

### 進捗状況

- ・令和4年3月末までの進捗は、清滝生駒道路が用地進捗率約82%（面積ベース）、事業進捗率約72%（事業費ベース）、精華拡幅が用地進捗率約85%（面積ベース）、事業進捗率約40%（事業費ベース）です。

### 事業進捗上の課題

- ・用地交渉に時間を要しており、引き続き用地取得に向けたさらなる協議が必要。

## 2) 今後の事業スケジュール等

- ・引き続き事業を推進し、令和5年春に精華拡幅(京都府信楽郡精華町乾谷大崩～同町乾谷金堀)暫定2車線で開通予定。



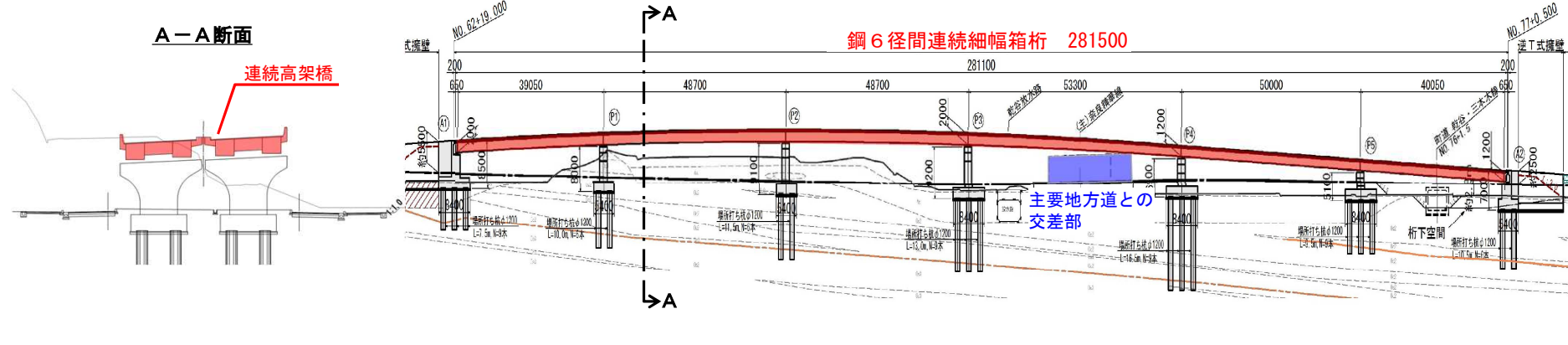
区間	開通済み区間			未開通区間			未開通区間			
用地	用地進捗率 100%			用地進捗率 約67%			用地進捗率 約85%			
	用地取得済			用地推進	用地取得済	用地推進	用地推進	用地取得済	用地推進	—
工事	H18. 3. 31 開通 4車線	H26. 3. 19 開通 4車線	調査設計、 改良工事	調査設計、 改良工事	調査設計 H27. 12. 5 側道部開通	調査設計、 改良工事	調査設計	改良工事、 舗装工事	調査設計	—

# 5. コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

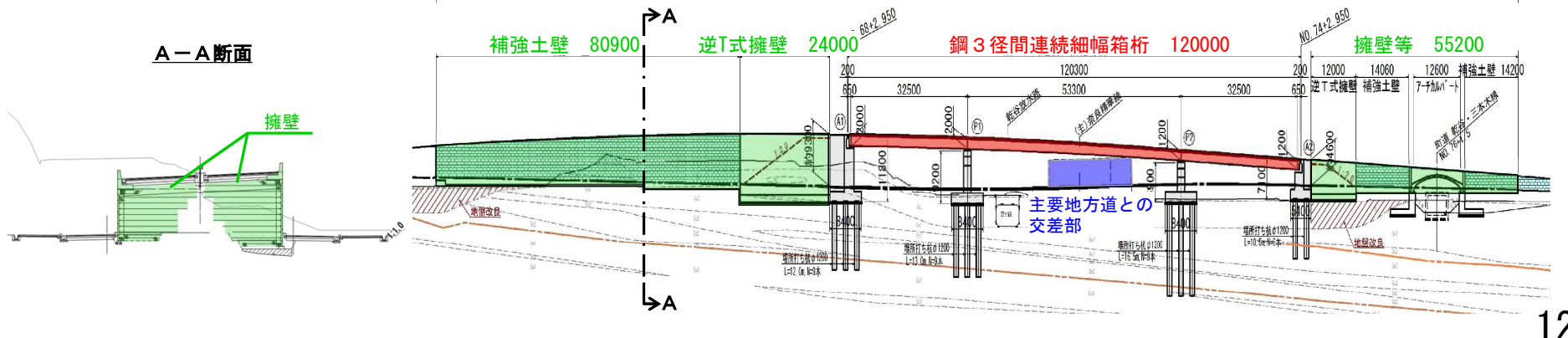
一般国道163号 清滝生駒道路  
一般国道163号 精華拡幅

- 当初は主要地方道（府道奈良精華線）との交差点を連続高架橋で計画していたが、交差点部以外を補強土壁や逆T式擁壁等を採用することでコスト削減を図ります。
- 今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

## 当初設計



## 変更設計



## 6. 関係自治体の意見

### ■大阪府知事

令和4年10月24日 道整第 1466 号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

1. 一般国道163号清滝生駒道路の「対応方針(原案)」案については異存ありません。
2. 大阪府域におけるこれまでの開通により、沿線地域における企業立地件数の増加、渋滞、事故の減少など様々な効果が発現しており、更なる整備効果の早期発現のため、国道168号の渋滞や細街路への影響等を考慮しながら、(仮称)下田原東ランプまでの先行供用の検討も含め、一日も早い全線供用に向け、事業推進を図りたい。
3. 今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境へ配慮するとともに、地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の推進に努められたい。

### ■奈良県知事

令和4年10月19日 道建第 219 号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

一般国道163号清滝生駒道路は、奈良県道路整備基本計画に骨格幹線道路として位置づけており、奈良県北部の府県境間における東西方向のネットワーク強化を図り、関西文化学術研究都市などの地域の振興に寄与する重要な路線です。

奈良県内には、鹿畑町交差点などの3箇所が「地域の主要渋滞箇所」(奈良県渋滞対策協議会H25年1月)として位置づけられており、渋滞の解消にむけて清滝生駒道路の早期整備が必要です。

県としては、用地取得の推進を図るため、県の土地開発公社が先行取得を進めており、円滑な事業の推進に協力して参ります。

以上のことから、対応方針(原案)のとおり事業継続し、早期の完成に向けた計画的な整備をお願いします。

### ■京都府知事

令和4年11月1日 4道計第 206 号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

一般国道163号精華拡幅には、周辺地域の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、さらには企業立地が進む関西文化学術研究都市へのアクセス機能の向上が期待されており、事業継続することに賛成します。

事業の実施に当たっては、早期に事業が完了するよう、用地取得をはじめ、スケジュール管理を適切にいただき、一層のコスト削減に努められるようお願いいたします。

## ◆沿線市町村の期待

しじょうなわて

### ■四條畷市長

#### (期待する効果)

##### ①産業の活性化

- ・関西文化学術研究都市等への東西のアクセス性向上を期待。

##### ②観光の振興

- ・観光資源の多い大阪都心部や京都、奈良方面とのアクセス性向上による観光客の増加に期待。

##### ③道路交通網の充実

- ・東西の主要幹線道路が整備されることにより、渋滞の解消及び東西市街地間の住民交流に期待。

#### (取り組み)

##### ①産業の活性化

- ・幹線道路網を活かした企業誘致を進め、産業振興を図るとともに、独自の事業展開を生み出す取組や新たな産業の創出に努める。

##### ②観光の振興

- ・大阪都心部から約30分の交通の利便性を活かし、市域を越えた広域観光の連携を強化する。

##### ③公共交通の充実

- ・清滝生駒道路の部分開通により、コミュニティバスの定時性の向上が図られたため、公共交通の更なる利用促進に努める。



## ◆沿線市町村の期待

### ■<sup>いこま</sup>生駒市長

(期待する効果)

#### ①企業立地

- ・本市唯一の準工業地域である学研生駒テクノエリアへのアクセス性向上を期待。
- ・学研都市高山地区へのアクセス性向上。
- ・上記アクセス性向上に伴う企業立地促進に期待。(S60年:30社→現在:約110社まで増加)

#### ②学研都市内の連携

- ・奈良先端科学技術大学院大学などの学研都市関係機関間の連携強化を期待。
- ・リニア中央新幹線新駅へのアクセス性向上を期待

#### ③交通安全の確保

- ・歩行者が安全にかつ安心して外出できるように、通学路、幹線道路等への歩道設置を期待。

(取り組み)

#### ①企業立地

- ・学研生駒テクノエリアへのアクセス道路として、北田原南北線がH28.4月に開通。  
北田原中学校線は、R5年度完成に向け事業中。
- ・学研都市高山地区の第2工区について、土地利用等に係るマスタープランを策定し、大規模住宅開発計画から産業中心の土地利用に転換。

#### ②学研都市の連携

- ・奈良先端科学技術大学院大学との包括連携協定締結による学研都市高山地区第2工区のまちづくり推進。
- ・リニア中央新幹線新駅(中間駅)の誘致。

#### ③交通安全の確保

- ・教育委員会、道路管理者、各学校、PTA(育友会)及び警察において通学路の合同点検を毎年実施。

## ◆沿線市町村の期待

### ■せいか精華町長

(期待する効果)

#### ①企業立地

- ・国家プロジェクトである学研都市の推進により、新産業の創出や研究開発が進み、本町における職住が近接した活力のあるまちづくりの実施。

#### ②広域連携

- ・関西国際空港からの所要時間の短縮や学研都市クラスター間の連絡道路の整備により、関西における国家プロジェクトとしての学研都市の地位向上及び世界に開かれた研究開発拠点としての機能発揮。

#### ③生活環境、交通安全対策

- ・平日の朝夕や土日に発生している慢性的交通渋滞の緩和による地域住民の生活環境の改善。
- ・歩道整備による自転車、歩行者の安全確保、走行性向上による交通事故の低減。

#### ④防災

- ・緊急輸送道路である国道の整備による、災害時の円滑な避難活動や防災活動の実施。

(取り組み)

#### ①企業立地

- ・職住近接のまちづくりや地域経済の活性化を図るため、既存学研施設用地内の未利用地や狛田東地区への企業誘致の推進。

#### ②路線バスの輸送力強化

- ・公共交通への利用転換と企業立地に伴う輸送力強化に向けた連節バスの更なる有効活用。

## ◆沿線市町村の期待

きづがわ

### ■木津川市長

(期待する効果)

#### ①企業立地

- ・けいはんな学研都市、木津地区から大阪方面へのアクセス性向上に期待。
- ・アクセス性向上に伴う木津地区の企業立地促進に期待。
- ・企業立地に伴う転入人口の増加に期待。

#### ②学研都市内の連携

- ・国道163号沿線の各クラスター間の所要時間短縮に期待。
- ・これに伴う企業活動の活性化に期待。

#### ③交通利便性の向上、交通安全の確保

- ・国道163号の交通渋滞緩和により、木津川市域の交通利便性向上に期待。

#### ④観光客の増加

- ・アクセス性の向上に伴う、隣接市町・阪神方面からの交流人口の増加に期待。

(取り組み)

#### ①企業立地

- ・学研都市区域における企業誘致や同区域の立地企業に対するコンシェルジュサービスを実施。

#### ②市街地形成

- ・市街化区域内の空閑地の利活用、学研施設用地内の未利用地への企業立地の促進。
- ・新たな産業立地の適地に保留区域の設定を検討。

#### ③交流人口の拡充

- ・(一社)お茶の京都振興社(お茶の京都DMO)を中心に、京阪神等都市圏をターゲットとしたプロモーション活動を実施。着地型観光商品等を開発し、誘客を強化。

清滝生駒道路および精華拡幅は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

**事業継続**



No. 3

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和4年度第3回

一般国道163号

きよ たき い こま

清滝生駒道路

せい か

精華拡幅

【再評価】

(計算結果等参考資料)

令和4年11月  
近畿地方整備局

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の一時中断による  
コスト、工期への影響は考慮していない

(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道163号 清滝生駒道路・精華拡幅 (一般国道163号 清滝生駒道路)
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	(一併評価 清滝生駒道路・精華拡幅) 全事業：費用便益比 (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 1987億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.1%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 801億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 13.2%) (清滝生駒道路) 全事業：費用便益比 (B/C) = 1.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 1416億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 5.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 1155億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 19.2%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
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及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 81597万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 294万人・時間/年 (81597万人・時間/年 → 81304万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道163号 大阪生駒線 一般国道168号 第二阪奈道路 生駒市市道 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 189万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 3割削減
	■ 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	国道163号【大阪府域】、(旅行速度10.0~15.4km/h(下り)→改善見込み) 国道163号【奈良県域】、(旅行速度12.4~18.5km/h(上り)、6.9~18.3km/h(下り)→改善見込み)
	□ 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	四條畷市コミュニティバス (四条畷駅・忍ヶ丘駅・イオンモール四條畷⇄緑風台・さつきヶ丘公園系統) 奈良交通(ひかりが丘⇄白庭台駅・生駒駅系統、高の原駅⇄高山サイエスタウン系統、祝園駅⇄学研奈良登美ヶ丘駅系統)
	■ 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	精華町～新大阪駅(所要時間:95分→82分)
	■ 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	精華町～関西国際空港(所要時間:113分→100分)
	■ 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	生駒市(北田原工業団地)～大阪港(所要時間:70分→65分)
	□ 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		
物流効率化の支援		

1. 活力	都市の再生	<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	<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		
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 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 <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	学研都市連絡道路	
		<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		
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 checked="" 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 <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	関西文化学術研究都市 平城宮跡(奈良市年間観光客入込客数：17,411千人(奈良市：R元年))	
		<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、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			
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成		
		無電柱化による美しい町並みの形成		
		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児童、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	大阪府地域防災計画（第一次緊急輸送路で広域緊急交通路の重点14路線の一路線） 奈良県地域防災計画（計画における位置付け：第一次緊急輸送路）
		<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 checked="" 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設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	防災対策箇所数＝5箇所（国道163号 四條畷市下田原2箇所、生駒市高山町2箇所、生駒市鹿畑町1箇所）
		<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	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	<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	CO2排出削減量：8536.53t-CO2/年
	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	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道163号 大阪生駒線 一般国道168号 第二阪奈道路 生駒市市道 排出削減量：22.05t/年、排出削減率：1割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：15.13t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道163号 大阪生駒線 一般国道168号 第二阪奈道路 生駒市市道 排出削減量：1.4t/年、排出削減率：1割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.82t/年
		<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	他のプロジェクトとの関係	<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"/> 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	けいはんな学研都市 「新たな都市創造プラン」のブラッシュアップ ～中間評価と今後の展開方向～
		<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	



(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道163号 清滝生駒道路・精華拡幅 (一般国道163号 精華拡幅)
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	(一休評価 清滝生駒道路・精華拡幅) 全事業：費用便益比 (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 1987億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.1%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 801億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 13.2%) (精華拡幅) 全事業：費用便益比 (B/C) = 1.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 131億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.0%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 248億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 14.5%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
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及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 81597万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 294万人・時間/年 (81597万人・時間/年⇒81304万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道163号 大阪生駒線 一般国道168号 第二阪奈道路 生駒市市道 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 189万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 3割削減
		<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	現道等に精華くるりんバス・奈良交通バスの路線が存在し、当該事業によりバスの利便性の向上が期待できる。
		■ 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	木津川市～新大阪駅 (所要時間 : 83分⇒78分)
		■ 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	木津川市～関西国際空港 (所要時間 : 107分⇒102分)
	物流効率化の支援	■ 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	木津川市～大阪港 (所要時間 : 91分⇒86分)
	■ 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	柘榴、乾谷地区を含む精華町の周辺農家が地元学研都市の消費者との結びつきを強めていること、観光農園や農産物直売所が周辺に多く立地していることから、当該事業により、農産物の流通の利便性が向上するものと期待される。	
	<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		

1. 活力	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	都市再生プロジェクト（大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成）における、関西文化学術研究都市メディカルコンプレックス構築プロジェクトを支援する。
		<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	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する専導道（A'路線）としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	学研都市連絡道路に位置付けられている。
		<input type="checkbox"/> 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	
		<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 checked="" 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	木津川市～大阪市（所要時間：88分⇒83分）
	個性ある地域の形成	<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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	関西文化学術研究都市サード・ステージ・プラン、精華町第5次総合計画、第1次木津川市総合計画、明日の京都（山城地域振興計画）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			
<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である			
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/日以上の全て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"/> バリアフリー新法に基づく特定道路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"/> 対象区間が電線類地中化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/徳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児童、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	京都府地域防災計画（H21.4）（第1次緊急輸送道路）
		<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 checked="" 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	震災点検要対策箇所に該当（国道163号 山田川橋）
		<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	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
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	CO2排出削減量：8536.53t-CO2/年
	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	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道163号 大阪生駒線 一般国道168号 第二阪奈道路 生駒市市道 排出削減量：22.05t/年、排出削減率：1割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：15.13t/年
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道163号 大阪生駒線 一般国道168号 第二阪奈道路 生駒市市道 排出削減量：1.4t/年、排出削減率：1割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.82t/年
		<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	他のプロジェクトとの関係	<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"/> 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	関西文化学術研究都市サード・ステージ・プラン（H18.3）（学研都市内外の交流連携強化としての整備に位置付けられている）
		<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	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・ その他の別
一般国道163号	清滝生駒道路 ・精華拡幅	L = 15.6km	地域高規格	現拡・BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
21,400	4車線	近畿地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	1,230億円	379億円	22億円	1,632億円
うち残事業分	375億円	214億円		589億円
基準年における 現在価値 (C)	2,215億円	171億円	5.9億円	2,391億円
うち残事業分	317億円	73億円		390億円

## ② 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	令和4年度			
供用年	平成18年度、平成26年度、令和5年度、令和11年度			
単年便益 (初年便益)	42億円	2.9億円	0.55億円	45億円
基準年における 現在価値 (B)	4,033億円	302億円	43億円	4,379億円
うち残事業分	1,107億円	75億円	9.7億円	1,191億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.8
経済的純現在価値（事業全体）	1,987億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.1%
費用便益比（残事業）	3.1
経済的純現在価値（残事業）	801億円
経済的内部収益率（残事業）	13.2%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	21,400台/日	±10%	1.7~2.0
事業費	1,230億円	±10%	1.8~1.9
事業期間	50年	±20%	1.8~1.9

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	21,400台/日	±10%	2.8~3.4
事業費	375億円	±10%	2.8~3.3
事業期間	6年	±20%	3.0~3.2

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：清滝生駒道路・精華拡幅（事業全体）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (15.6km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	13,100	21,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	52	19	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	127.82	76.73	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道163号 (10.4km)	交通量	[台/日]	8,900	3,000
		走行時間	[分]	36	29
		走行時間費用	[億円/年]	40.73	11.04
	大阪生駒線 (23.7km)	交通量	[台/日]	21,500	16,300
		走行時間	[分]	51	46
		走行時間費用	[億円/年]	188.98	133.56
	一般国道168号 (8.5km)	交通量	[台/日]	10,300	9,800
		走行時間	[分]	35	33
		走行時間費用	[億円/年]	64.93	59.83
	第二阪奈道路 (13.7km)	交通量	[台/日]	16,100	14,500
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	41.25	37.60
生駒市市道 (17.2km)	交通量	[台/日]	12,200	11,900	
	走行時間	[分]	66	63	
	走行時間費用	[億円/年]	165.09	153.54	
③その他道路合計 (9,818.3km)	走行時間費用	[億円/年]	54,307.65	54,308.45	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：9,907.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	54,936.44	54,780.73	155.70

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：清滝生駒道路・精華拡幅（残事業）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 【未供用区間】 (11.3km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	13,000	18,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	25	14	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	61.62	45.66	
①新設・改築道路 【供用区間】 (4.3km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	26,800	30,800	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	5	6	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	25.85	31.07	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道163号 (10.4km)	交通量	[台/日]	8,500	3,000
		走行時間	[分]	44	29
		走行時間費用	[億円/年]	52.52	11.04
	大阪生駒線 (23.7km)	交通量	[台/日]	17,600	16,300
		走行時間	[分]	46	46
		走行時間費用	[億円/年]	144.23	133.56
	一般国道168号 (8.5km)	交通量	[台/日]	9,100	9,800
		走行時間	[分]	31	33
		走行時間費用	[億円/年]	50.06	59.83
	第二阪奈道路 (13.7km)	交通量	[台/日]	15,100	14,500
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	38.96	37.60
	生駒市市道 (17.2km)	交通量	[台/日]	12,600	11,900
		走行時間	[分]	68	63
		走行時間費用	[億円/年]	178.67	153.54
③その他道路合計 (9,818.3km)	走行時間費用	[億円/年]	54,297.41	54,308.45	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：9,907.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	54,849.31	54,780.73	68.58

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



# 費用便益分析の条件

事業名：清滝生駒道路・精華拡幅

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和4年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和22年)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27全国道路・街路交通情勢調査)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載	分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。
	その他( )	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
	とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載		<input type="checkbox"/>	
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載				
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:一般国道163号 清滝生駒道路・精華拡幅		維持管理費の単純価値の算出(消費税相当額含む)						
		単価(億円)	延長(km)		単純価値(億円)			
		0.53	15.6		8.34			
年度	割合率	GDP		維持管理費(億円)		更新費(億円)		
		デフレータ	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-50年度	S 54	5.4005	89.6	0.45	2.76			
-49年度	S 55	5.1928	95.3	4.60	25.53			
-48年度	S 56	4.9931	97.8	6.90	35.91			
-47年度	S 57	4.8010	98.9	7.50	37.12			
-46年度	S 58	4.6164	99.8	12.80	60.30			
-45年度	S 59	4.4388	101.8	18.81	83.55			
-44年度	S 60	4.2681	102.6	23.74	100.63			
-43年度	S 61	4.1039	104.4	34.29	137.39			
-42年度	S 62	3.9461	104.1	19.90	76.83			
-41年度	S 63	3.7943	104.7	31.63	116.80			
-40年度	H 1	3.6484	107.5	29.93	103.54			
-39年度	H 2	3.5081	109.9	13.08	42.55			
-38年度	H 3	3.3731	112.5	12.29	37.53			
-37年度	H 4	3.2434	114.1	15.43	44.70			
-36年度	H 5	3.1187	114.4	17.19	47.75			
-35年度	H 6	2.9987	114.3	10.66	28.49			
-34年度	H 7	2.8834	113.7	19.54	50.49			
-33年度	H 8	2.7725	113.2	14.55	36.32			
-32年度	H 9	2.6658	114.2	12.59	29.95			
-31年度	H 10	2.5633	113.6	9.37	21.55			
-30年度	H 11	2.4647	112.0	14.96	33.54			
-29年度	H 12	2.3699	110.7	20.22	44.11			
-28年度	H 13	2.2789	109.4	12.97	27.54			
-27年度	H 14	2.1911	107.6	4.33	8.99			
-26年度	H 15	2.1068	106.1	23.63	47.82			
-25年度	H 16	2.0258	105.0	14.86	29.21			
-24年度	H 17	1.9479	103.7	11.23	21.50			
部分供用開始	H 18	1.8730	103.0	10.51	19.47	1.65	3.06	
部分1年度	H 19	1.8009	102.1	11.20	20.14	1.65	2.97	
部分2年度	H 20	1.7317	101.6	15.32	26.61	1.65	2.87	
部分3年度	H 21	1.6651	100.3	15.91	26.92	1.65	2.80	
部分4年度	H 22	1.6010	98.6	23.52	38.91	1.65	2.73	
部分5年度	H 23	1.5395	97.2	21.04	33.96	1.65	2.67	
部分6年度	H 24	1.4802	96.4	58.56	91.63	1.65	2.59	
部分7年度	H 25	1.4233	96.4	26.59	40.01	1.65	2.49	
部分供用開始	H 26	1.3686	96.7	11.74	16.59	2.16	3.06	
部分9年度	H 27	1.3159	100.2	9.77	13.08	2.16	2.90	
部分10年度	H 28	1.2653	100.3	22.29	28.65	2.16	2.78	
部分11年度	H 29	1.2167	100.5	36.96	45.59	2.16	2.67	
部分12年度	H 30	1.1699	100.4	35.99	42.73	2.16	2.57	
部分13年度	R 1	1.1249	101.2	34.37	38.93	2.16	2.45	
部分14年度	R 2	1.0816	101.9	42.56	46.03	2.16	2.34	
部分15年度	R 3	1.0400	101.9	33.34	34.67	2.16	2.25	
部分16年度	R 4	1.0000	101.9	28.69	28.69	2.16	2.16	
部分供用開始	R 5	0.9615	101.9	67.72	65.11	2.36	2.27	
部分18年度	R 6	0.9246	101.9	57.33	53.01	2.36	2.19	
部分19年度	R 7	0.8890	101.9	72.19	64.17	2.36	2.10	
部分20年度	R 8	0.8548	101.9	60.32	51.56	2.36	2.02	
部分21年度	R 9	0.8219	101.9	57.84	47.54	2.36	1.94	
部分22年度	R 10	0.7903	101.9	59.23	46.81	2.36	1.87	
供用開始年次	R 11	0.7599	101.9			6.65	5.05	
1年度	R 12	0.7307	101.9			6.65	4.86	
2年度	R 13	0.7026	101.9			6.65	4.67	
3年度	R 14	0.6756	101.9			6.65	4.49	
4年度	R 15	0.6496	101.9			6.65	4.32	
5年度	R 16	0.6246	101.9			6.65	4.15	
6年度	R 17	0.6006	101.9			6.65	3.99	
7年度	R 18	0.5775	101.9			6.65	3.84	
8年度	R 19	0.5553	101.9			6.65	3.69	
9年度	R 20	0.5339	101.9			6.65	3.55	
10年度	R 21	0.5134	101.9			6.65	3.41	
11年度	R 22	0.4936	101.9			6.65	3.28	
12年度	R 23	0.4746	101.9			6.65	3.15	
13年度	R 24	0.4564	101.9			6.65	3.03	
14年度	R 25	0.4388	101.9			6.65	2.92	
15年度	R 26	0.4220	101.9			6.65	2.80	
16年度	R 27	0.4057	101.9			6.65	2.70	
17年度	R 28	0.3901	101.9			6.65	2.59	
18年度	R 29	0.3751	101.9			6.65	2.49	
19年度	R 30	0.3607	101.9			6.65	2.40	
20年度	R 31	0.3468	101.9			6.65	2.30	
21年度	R 32	0.3335	101.9			6.65	2.22	
22年度	R 33	0.3207	101.9			6.65	2.13	
23年度	R 34	0.3083	101.9			6.65	2.05	
24年度	R 35	0.2965	101.9			6.65	1.97	
25年度	R 36	0.2851	101.9			6.65	1.89	
26年度	R 37	0.2741	101.9			6.65	1.82	
27年度	R 38	0.2636	101.9			6.65	1.75	21.80
28年度	R 39	0.2534	101.9			6.65	1.68	5.75
29年度	R 40	0.2437	101.9			6.65	1.62	
30年度	R 41	0.2343	101.9			6.65	1.56	
31年度	R 42	0.2253	101.9			6.65	1.50	
32年度	R 43	0.2166	101.9			6.65	1.44	
33年度	R 44	0.2083	101.9			6.65	1.38	
34年度	R 45	0.2003	101.9			6.65	1.33	
35年度	R 46	0.1926	101.9			6.65	1.28	0.60
36年度	R 47	0.1852	101.9			6.65	1.23	0.12
37年度	R 48	0.1780	101.9			6.65	1.18	
38年度	R 49	0.1712	101.9			6.65	1.14	
39年度	R 50	0.1646	101.9			6.65	1.09	
40年度	R 51	0.1583	101.9			6.65	1.05	
41年度	R 52	0.1522	101.9			6.65	1.01	
42年度	R 53	0.1463	101.9			6.65	0.97	
43年度	R 54	0.1407	101.9			6.65	0.94	
44年度	R 55	0.1353	101.9			6.65	0.90	
45年度	R 56	0.1301	101.9			6.65	0.86	
46年度	R 57	0.1251	101.9			6.65	0.83	
47年度	R 58	0.1203	101.9			6.65	0.80	
48年度	R 59	0.1157	101.9			6.65	0.77	
49年度	R 60	0.1112	101.9			6.65	0.74	
合計				-343.35	-38.18	6.65	0.74	
				887.10	2215.03	379.15	170.56	22.40
単純事業費計				1230.45		379.15		22.40

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を含めたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道163号 清滝生駒道路・精華拡幅

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.42	11.3	4.71

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-6年目	R 5	0.9615	101.9	67.72	65.11				
-5年目	R 6	0.9246	101.9	57.33	53.01				
-4年目	R 7	0.8890	101.9	72.19	64.17				
-3年目	R 8	0.8548	101.9	60.32	51.56				
-2年目	R 9	0.8219	101.9	57.84	47.54				
-1年目	R 10	0.7903	101.9	59.23	46.81				
供用開始年次	R 11	0.7599	101.9			4.28	3.25		
1年目	R 12	0.7307	101.9			4.28	3.13		
2年目	R 13	0.7026	101.9			4.28	3.01		
3年目	R 14	0.6756	101.9			4.28	2.89		
4年目	R 15	0.6496	101.9			4.28	2.78		
5年目	R 16	0.6246	101.9			4.28	2.67		
6年目	R 17	0.6006	101.9			4.28	2.57		
7年目	R 18	0.5775	101.9			4.28	2.47		
8年目	R 19	0.5553	101.9			4.28	2.38		
9年目	R 20	0.5339	101.9			4.28	2.29		
10年目	R 21	0.5134	101.9			4.28	2.20		
11年目	R 22	0.4936	101.9			4.28	2.11		
12年目	R 23	0.4746	101.9			4.28	2.03		
13年目	R 24	0.4564	101.9			4.28	1.95		
14年目	R 25	0.4388	101.9			4.28	1.88		
15年目	R 26	0.4220	101.9			4.28	1.81		
16年目	R 27	0.4057	101.9			4.28	1.74		
17年目	R 28	0.3901	101.9			4.28	1.67		
18年目	R 29	0.3751	101.9			4.28	1.61		
19年目	R 30	0.3607	101.9			4.28	1.54		
20年目	R 31	0.3468	101.9			4.28	1.48		
21年目	R 32	0.3335	101.9			4.28	1.43		
22年目	R 33	0.3207	101.9			4.28	1.37		
23年目	R 34	0.3083	101.9			4.28	1.32		
24年目	R 35	0.2965	101.9			4.28	1.27		
25年目	R 36	0.2851	101.9			4.28	1.22		
26年目	R 37	0.2741	101.9			4.28	1.17		
27年目	R 38	0.2636	101.9			4.28	1.13		
28年目	R 39	0.2534	101.9			4.28	1.09		
29年目	R 40	0.2437	101.9			4.28	1.04		
30年目	R 41	0.2343	101.9			4.28	1.00		
31年目	R 42	0.2253	101.9			4.28	0.96		
32年目	R 43	0.2166	101.9			4.28	0.93		
33年目	R 44	0.2083	101.9			4.28	0.89		
34年目	R 45	0.2003	101.9			4.28	0.86		
35年目	R 46	0.1926	101.9			4.28	0.82		
36年目	R 47	0.1852	101.9			4.28	0.79		
37年目	R 48	0.1780	101.9			4.28	0.76		
38年目	R 49	0.1712	101.9			4.28	0.73		
39年目	R 50	0.1646	101.9			4.28	0.70		
40年目	R 51	0.1583	101.9			4.28	0.68		
41年目	R 52	0.1522	101.9			4.28	0.65		
42年目	R 53	0.1463	101.9			4.28	0.63		
43年目	R 54	0.1407	101.9			4.28	0.60		
44年目	R 55	0.1353	101.9			4.28	0.58		
45年目	R 56	0.1301	101.9			4.28	0.56		
46年目	R 57	0.1251	101.9			4.28	0.54		
47年目	R 58	0.1203	101.9			4.28	0.52		
48年目	R 59	0.1157	101.9			4.28	0.50		
49年目	R 60	0.1112	101.9	-99.35	-11.05	4.28	0.48		
合計				275.27	317.15	214.09	72.68		
単純事業費計				374.62		214.09			

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表(事業全体)

Table with columns for Year (年次), Benefit (便益), GNP value (GNP), and various sub-categories of benefits. It includes a summary row at the bottom.





	%'

		%+ )"&	%% %03 *

			U
			V
			& ( ,%)+ # ,%)+ # ,%S( # .
			%' ,%'+ # ,%'+ # ,%'+ # .
			%' %S %"( #\fl L L #\fl L L
			%' %R( %")_a#\fl L ** %'' #\fl L L
		%R SSS #	
			fl fl L L
			fl (-) ,& L
			fl .% %SS L
			fl L fl .+S *) L
		q h =CC	





















































































