

再評価調査書

事業名	一般府道 豊能池田線（伏尾バイパス）			
所在地	池田市伏尾町			
再評価理由	事業採択後 10 年を経過した時点で継続中			
事業概要	目的	一般府道豊能池田線は大阪府北部の豊能地域から一般国道 423 号を重複し池田市中心部を結ぶ幹線道路であり、周辺の国道網と連携して大阪府と京都府を結ぶ府県間道路連絡道の役割も担っている。 現道は大型車の通行が多いにもかかわらず幅員狭小のうえ歩道も未整備でカーブが多いため、当該地域の交通安全上問題が生じていることから、この解消を目的としたバイパス整備を推進する。		
	内容	延長 L = 1.4 km 幅員 W = 13.0 m 車線数 2車線 両側歩道 トンネル内は歩道なし 道路規格 3種3級		
	事業費	全体事業費：約 57 億円（約 57 億円） うち投資済事業費：約 13 億円 （内訳）用地費約 11 億円（約 11 億円） （内訳）用地費約 7 億円 工事費約 46 億円（約 46 億円） 工事費約 6 億円 （ ）内の数値は計画時点のもの		
		【計画時点の事業費との変動理由】 変動なし		
	維持管理費	3.78 百万円/年（2.7 百万円/km・年）		
	上位計画	大阪府交通道路マスタープラン（平成 16 年 3 月策定） 大阪府都市基盤整備中期計画（案）改定版（平成 17 年 3 月策定）		
関連事業	水と緑の健康都市			
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況	分析 【完成予定の変更理由】
		事業採択年度：H 9 事業着手年度：H 9 完成予定年度：H22	事業採択年度：H 9 事業着手年度：H 9 完成予定年度：H25	用地買収の難航による
	進捗状況		（平成 17 年度末） 用地： 64% 工事： 13%	
	途中段階の整備効果発現状況			
	事業進捗に関する課題	特になし		

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	計画時の想定	現時点での状況	分析			
		<p>当該路線は、歩道が未整備の上、線形が悪い箇所が多いにも関わらず、大型車交通が多いため、交通安全上問題が生じている。 また、落石等防災上も問題である他、当該箇所の北部では住宅開発が行われおり、更なる交通需要の増大が懸念される。 これらに対応すべくバイパス道路の整備を行い、交通の円滑化や安全性の向上を図るものである。</p> <p>現道 一般府道豊能池田線 〔国道 4 2 3 号〕 幅員：7.0m 24 時間交通量：9,527 台 大型車混入率：27.0% （平成 6 年センサス）</p>	<p>計画時と同様に、周辺道路の交通状況の改善を図るため整備を行う。  平成 15 年度には落石による災害が発生し復旧工事を行っていることもあり、早急な整備が必要である。</p> <p>現道 一般府道豊能池田線 〔国道 4 2 3 号〕 幅員：7.0m 24 時間交通量：8,888 台 大型車混入率：24.2% （平成 11 年センサス）</p>	<p>交通量、大型車混入率は減少傾向にあるが、大型車混入率は、依然 20% 台であり、大型車交通量は多い。</p> <table border="1"> <tr> <td>大型車混入率 （近畿整備局管内）</td> </tr> <tr> <td>一般府県道平均値 10.3%</td> </tr> <tr> <td>主要地方道平均値 13.5%</td> </tr> <tr> <td>一般国道平均値 17.9%</td> </tr> <tr> <td>（平成 11 年センサス）</td> </tr> </table>	大型車混入率 （近畿整備局管内）	一般府県道平均値 10.3%	主要地方道平均値 13.5%
大型車混入率 （近畿整備局管内）							
一般府県道平均値 10.3%							
主要地方道平均値 13.5%							
一般国道平均値 17.9%							
（平成 11 年センサス）							
	地元等の協力体制	・交通の通行状態、安全性が高まるので協力的であり、早期完成を望まれている。	・交通の通行状態、安全性が高まるので協力的であり、早期完成を望まれている。	毎年、地元市等から要望があり、早期完成を強く望まれている。			

		計画時の想定		現時点での状況（変更点）	分析
			備 考		
事業効果の定量的分析	費用便益分析	・ 計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず算出していない。	・ 具体的な便益内容 走行時間の効果 （走行時間の短縮） 走行経費の効果 （時間短縮による走行経費の削減） 交通事故の減少	・ B / C = 1 . 5 0 便益総額 B = 7 9 . 1 9 億円  総費用 C = 5 2 . 7 0 億円 費用便益分析マニュアル（平成15年8月：国土交通省道路局、都市・地域整備局）により算出	
	その他の指標（代替指標）	・ 混雑度 ・ 交通量			
事業効果の定性的分析	安全・安心	・ 歩車分離による交通安全機能の向上 ・ 災害時の緊急輸送路、避難路の確保 ・ 車両等の走行性の向上による安全確保	・ 受益者 地域住民、道路利用者	変更点なし	
	活力	・ 地域間交流連携の強化 ・ 物流効率化の支援	・ 受益者 地域住民、道路利用者	変更点なし	
	快適性	・ 十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上 ・ 車両等の走行性の向上による快適性の向上 ・ 現道への通過交通の排除	・ 受益者 地域住民、道路利用者	変更点なし	
	その他				
自然環境等への影響と対策		・ 道路の整備により旅行速度が向上し、CO2の排出量が削減される。		変更点なし	
その他特記すべき事項					