

令和4年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	一般府道 豊能池田線（伏尾バイパス） 道路改良事業	
担当部署	都市整備部 道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9276）	
事業箇所	池田市伏尾町	
再々評価理由	再々評価実施後5年間を経過した時点で継続中（休止）	
事業目的	<p>本路線は、大阪府北部の豊能郡と池田市中心部を結ぶ幹線道路である。</p> <p>本事業区間は、道路線形が悪く、大型車交通も多いことや、土砂災害の影響を受けやすい区間となっていることから、本事業により、現道のバイパス機能を確保し、交通の円滑化や安全確保を目的とする。</p>	
事業内容	<p>道路築造</p> <p>事業延長：約 1.4km</p> <p>道路幅員：13.0m</p> <p>車道：2車線 [3.0m×2]</p> <p>自転車歩行者道：両側 [3.0m×2]（トンネル内は自転車歩行者道なし）</p> <p>橋梁：2橋</p> <p>トンネル：1箇所</p>	
事業費	<p>全体事業費：約 64.4 億円（約 57.0 億円）〔国：35.4 億円、府：29.0 億円〕</p> <p>（内訳） 調査費等 約 5.6 億円（約 0 億円）</p> <p>用地費 約 11.0 億円（約 11.0 億円）</p> <p>工事費 約 47.8 億円（約 46.0 億円）</p> <p>※前回評価時の工事費は調査費等の費用を含む</p> <p>【工事費の内訳】</p> <p>・トンネル工 約 15.9 億円（約 15.0 億円）</p> <p>・橋梁工 約 12.6 億円（約 12.0 億円）</p> <p>・道路築造工 約 19.3 億円（約 19.0 億円）</p> <p>※前回評価時の工事費は調査費等の費用を含む</p>	
事業費の変更理由	—	
維持管理費	<p>約 1,247 万円/年</p> <p>道路部：32 万円/千㎡・年（過去5年府内実績より算出）</p> <p>橋梁部：146 万円/年（点検費・塗装費を含む）</p> <p>トンネル：629 万円/年（過年度実績より算出）</p>	

2 事業の必要性等に関する視点

	計画時点 H9	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	変動要因の分析
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>・当該区間は、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、当該箇所の北部では住宅開発が行われており、更なる交通需要の増大が懸念される。これ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>・平成 20 年度に、土砂災害が発生しており、通行止めを行っている。</p> <p>・平成 19 年 5 月箕面グリーンロード開通</p> <p>【交通事故発生状況】 H24～H28(5 年) : 14 件</p> <p>【周辺道路の交通量】 H27 全国道路・街路交通情勢調査 国道 423 号: 8,459 台/24H (大型車混入率: 15.7%)</p>	<p>・平成 30 年 3 月に新名神高速道路の高槻 JCT～神戸 JCT 間が開通した。</p> <p>・平成 30 年 5 月に箕面森町第 3 区域(企業用地)の全区画の用地売却が完了し、順次操業が開始されている。</p> <p>【交通事故発生状況】 R1～R2(2 年) : 5 件</p> <p>【周辺道路の交通量】 H27 全国道路・街路交通情勢調査 国道 423 号: 8,459 台/24H (大型車混入率: 15.7%)</p>	<p>・周辺道路の交通量や大型車混入率について、変更はないが、今後新名神高速道路の全線開通や箕面森町の操業開始に伴う交通量の増加が予想される。</p>
地元の協力体制等	地元市から早期整備の要望がある。			
	計画時点 H9	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	変動要因の分析
事業の投資効果<費用便益分析>または<代替指標>	<p>【効果項目】</p> <p>—</p> <p>【分析結果】</p> <p>—</p> <p>【算出方法】</p> <p>・計画時点では費用便益の測定手法が確立されていない。</p> <p>【受益者】</p> <p>・道路利用者</p> <p>・地域住民</p>	<p>【効果項目】</p> <p>・走行時間短縮便益 71.7 億円</p> <p>・走行経費減少便益 7.5 億円</p> <p>・交通事故減少便益 0.9 億円</p> <p>【分析結果】</p> <p>・B/C=1.05</p> <p>B=80.1 億円</p> <p>C=76.1 億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>・国土交通省「費用便益分析マニュアル」(平成 20 年 11 月)により算出</p> <p>・H17 道路交通センサスベースの H42 将来交通推計値により算出</p> <p>【受益者】</p> <p>・道路利用者</p> <p>・地域住民</p>	<p>【効果項目】</p> <p>・走行時間短縮便益 69.2 億円</p> <p>・走行経費減少便益 5.3 億円</p> <p>・交通事故減少便益 1.1 億円</p> <p>【分析結果】</p> <p>・B/C=0.98</p> <p>B=75.6 億円</p> <p>C=77.3 億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>・国土交通省「費用便益分析マニュアル(令和 4 年 2 月)」により算出</p> <p>・H22 道路交通センサスベースの R12 将来交通推計値により算出</p> <p>【受益者】</p> <p>・道路利用者</p> <p>・地域住民</p>	<p>・基準年と供用開始年度の変更による。</p> <p>※供用開始年度は休止前の年度に休止期間を加えた年度を仮定。</p> <p>・費用便益分析マニュアルの更新(便益算出の原単位の変更)</p>

事業効果の 定性的分析 (安全・安心、活力、 快適性等の有効性)	<p>【安全・安心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両の走行性の向上により、安全が確保される。 ・車両と歩行者等の通行を分離することで、歩行者等の安全が確保される。 ・当該路線は広域緊急交通路に指定されており、災害時における避難路、緊急車両等の通行が確保され、防災機能が強化される。
	<p>【活力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・池田市中心部と新名神高速道路や箕面森町第3区域（企業用地）へのアクセス性が向上し、物流の効率化に寄与する。 <p>【快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両の走行性の向上により、快適性が向上する。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者 ・地域住民

	計画時点 H9	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	変動要因の分析
事業の進捗状況 <経過> ① 事業採択年度 ② 事業着工年度 ③ 完成予定年度	① 平成9年度 ② 平成9年度 ③ 平成22年度	① 平成9年度 ② 平成9年度 ③ 未定	① 平成9年度 ② 平成9年度 ③ 未定	財政再建プログラム(案)による公共事業費削減のため、平成20年度以降一時休止となった。現中期計画でも休止の位置付けとなっており、完成予定時期は未定
<進捗状況>	—	<ul style="list-style-type: none"> ・全体 32% (18.1億円/57.0億円) ・用地 82% (9.0億円/11.0億円) ・工事 20% (9.1億円/46.0億円) 	<ul style="list-style-type: none"> ・全体 28% (18.1億円/64.4億円) ・調査費等 93% (5.2億円/5.6億円) ・用地 82% (9.0億円/11.0億円) ・工事 8% (3.9億円/47.8億円) 	
事業の必要性等に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> ・箕面森町の企業用地ゾーンは、既に企業誘致を完了し順次操業を開始しているところであり、操業後の交通量増加や新名神高速道路の全線開通に伴う交通変化を見極める必要がある。 ・また、現道は広域緊急交通路であり、平時でも大型車交通量が多いことから、走行性や安全性の向上を図るために、本事業は必要である。 			

3 事業の進捗の見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、用地買収に課題があることや、残事業費が大きいことから、早期に効果を発現できる目処が立たない。
--------------	---

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・地形上の制約及び施工に伴う交通規制や箕面森町や新名神高速道路の交通状況を踏まえ、様々な観点からの代替案も含め計画を検討する必要がある。
---------------------	--

5 特記事項

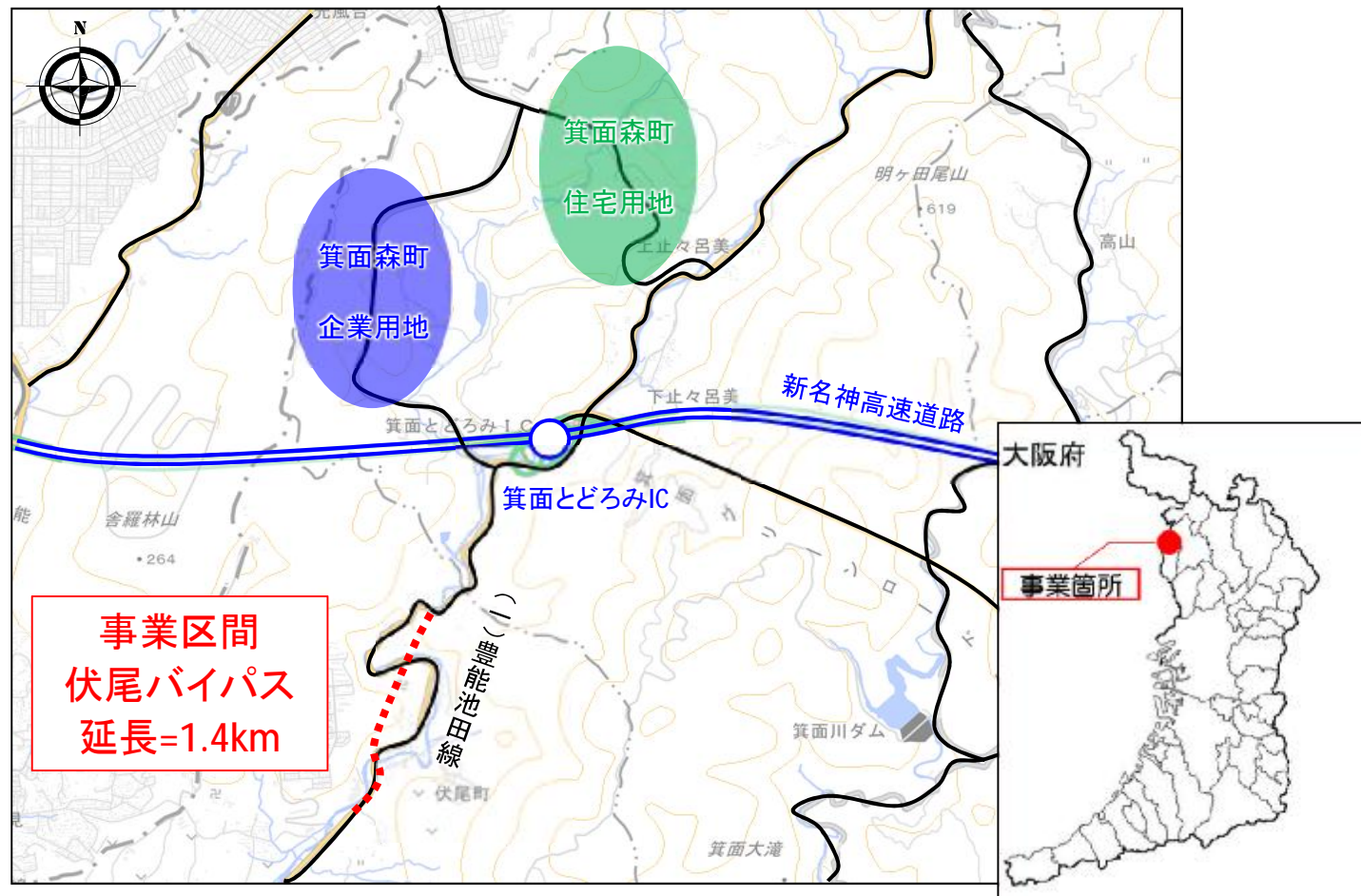
自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境への影響や地形改変量を極力小さくする視点を踏まえ計画している。
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	<p><前回評価時の意見具申（付帯意見）></p> <p>現時点において、交通量及び大型車混入率、並びに交通事故発生件数が減少傾向にあり、緊急性が低下している。また、現道の土砂災害対策としては、防災事業において落石防護等の法面対策工事を進められている。これらを踏まえ、対応方針（原案）どおり「事業休止の継続」とすることに異論はない。</p> <p>ただし、箕面森町の企業用地ゾーンが完成し企業が立地した後は、速やかに交通状況を把握し、その結果を踏まえて、代替案との比較を含め本事業の必要性を再確認のうえ、府の対応方針を見直し、当審議会に諮ることを求める。</p> <p><府の対応></p> <p>事業休止の継続</p>
上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂）
その他特記事項	—

6 対応方針（原案）

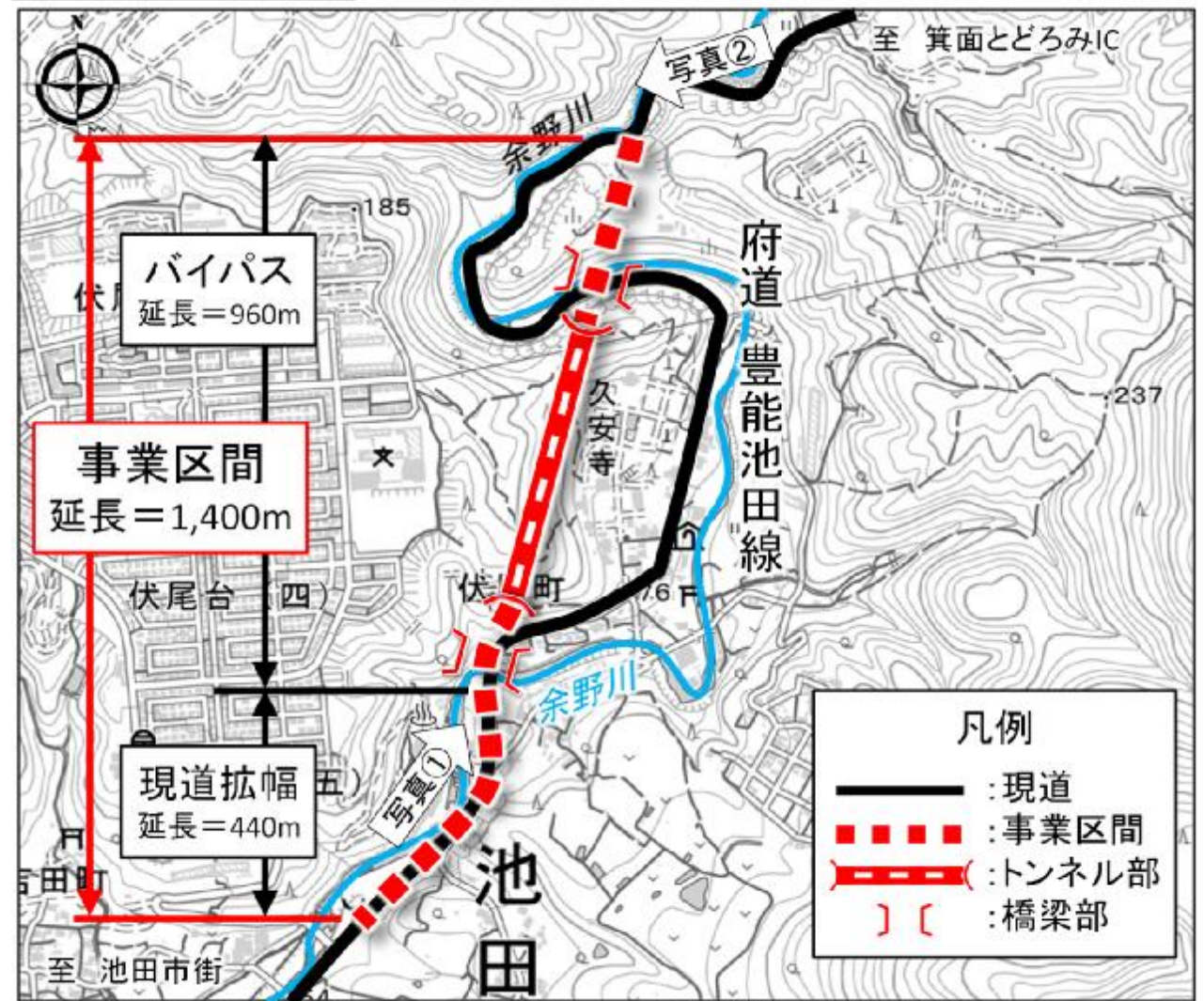
対応方針（原案）	<p>○事業休止の継続</p> <p><判断の理由></p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収に課題があることや事業費が膨大であるなど課題が多く、現計画においては、早期効果発現が困難な状況である。 ・令和3年度に完成した箕面森町企業用地ゾーンにおける企業誘致は完了し、今後、企業の操業が開始されることに伴う周辺状況の変化や新名神高速道路の全線開通による交通状況を見極めながら、早期効果発現に向けて代替案も含め比較検討を行っていく。 <p>以上の理由から、事業休止を継続する。</p>
----------	---

令和4年度 再々評価 (一般府道 豊能池田線(伏尾バイパス)道路改良事業)

事業箇所図



平面図



現況写真

写真①



写真②



標準断面図

