

再評価調書

事業名		一般国道 480 号（父鬼バイパス）		
所在地		和泉市松尾寺町から和泉市父鬼町		
再評価理由		事業採択後 10 年を経過した時点で継続中		
業概要	目的	一般国道 480 号は、大阪府と和歌山県を結ぶ広域幹線道路であるが、大阪府和泉市から和歌山県那賀郡に至る府県間においては、和泉山脈を峠越えし、勾配も急峻で、幅員も狭小なため、通過車両の離合も困難であり、更に急カーブも多く交通の難所となっていることから、両府県においてバイパス道路の整備を推進している。		
	内容	延長 L = 7.3 km（うちトンネル 3 箇所 L = 0.3+1.5+2.3=4.1km） 幅員 W = 10.5m（道路規格 3 種 3 級） 車線数 2 車線（3.0m × 2） 歩道 片側（3.0m、和泉市松尾寺町～第 2 トンネル坑口まで）		
	事業費	全体事業費：約 221 億円（221 億円）うち投資済事業費：約 54 億円 （内訳）用地費約 30 億円（30 億円）（内訳）用地費約 14 億円 工事費約 191 億円（191 億円）工事費約 40 億円 （ ）内は計画時のもの		
	維持管理費	38.43 百万円/年（5.3 百万円/km・年）		
	上位計画	大阪府都市基盤整備中期計画（案） 大阪府交通道路マスタープラン		
関連事業	和歌山県区間（平道路 L=5.7 km）			
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況	分析
	進捗状況	事業採択年度：H 8 事業着手年度：H 8 完成予定年度：H25	事業採択年度：H 8 事業着手年度：H 8 完成予定年度：H25	
	途中段階の整備効果発現状況	大阪外環状線（一般国道 170 号）から和泉市大野町にいたる第 1 工区（L=1,550m）のうち L=1,420m（内 既供用区間 L=342m を含む）を H15.3.26 に供用済。	（平成 16 年度末） 用地：47% 工事：21%	当初の事業計画と比較して用地は若干上回っており、工事については 4 割程度の進捗である。
	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
		大阪府域の父鬼バイパスは、和泉市松尾寺町から同市父鬼町（府県界）にいたる延長約 7.3 km の 2 車線バイパス道路であり、和歌山県と一体的に整備することにより、増加する府県間の交通需要に対応し、更に府県間の地域交流を促進するものである。また、バイパス道路として整備することにより、地域住民が生活道路として利用している現道への通過交通を排除し、交通安全の確保を図るものである。	計画時と同様に、一般国道 480 号の道路状況の改善を図るため、整備を行なう。	（現況） 曲線半径：最小 8m 最急勾配：11.8% （計画） 曲線半径：最小 100m 最急勾配：6.0%
	《現道》 国道 480 号 【大阪府側】 24 時間交通量：852 台 混雑度：0.13 【和歌山県側】 24 時間交通量：1,235 台 混雑度：0.38 （平成 6 年センサス） 《周辺府県間道路》 国道 371 号 24 時間交通量：16,418 台 混雑度：1.36 （主）泉佐野打田線 24 時間交通量：5,989 台 混雑度：0.54 （平成 6 年センサス）	《現道》 国道 480 号 【大阪府側】 24 時間交通量：684 台 混雑度：0.11 【和歌山県側】 24 時間交通量：1,706 台 混雑度：0.49 （平成 11 年センサス） 《周辺府県間道路》 国道 371 号 24 時間交通量：18,314 台 混雑度：1.54 （主）泉佐野打田線 24 時間交通量：10,095 台 混雑度：0.92 （平成 11 年センサス）	・大阪側については減少傾向であるが、和歌山側現道の交通量、混雑度が増加している。和歌山県側バイパスの H17 年度の部分供用と併せ、大阪側の道路状況が改善されることにより、両府県間の交通量増加に対応することが出来る。	
	（和歌山県 計画） ・バイパス計画延長：L=9.7 km ・全体事業費：約 109 億円 ・事業期間：H6～H25	（和歌山県 進捗状況） ・用地進捗率：100% ・工事進捗率：51% （平成 16 年度末） （事業中区間：L=5.7 km）	・H17 年度 L=5.7 km のうち L=3.4 km 部分供用予定	
地元等の協力体制	・現道の生活利便性や安全性が高まるので協力的であり、早期実現を要望している。	・現道の生活利便性や安全性が高まるので協力的であり、早期実現を要望している。	・一般国道 480 号建設促進期成同盟会（団体名：和泉市、かつらぎ町、那賀町等）により国土交通省等へ陳情（平成 16 年 11 月 18 日）	

		計画時の想定	
			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。	<ul style="list-style-type: none"> 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 受益者：道路利用者
	その他の指標 (代替指標)	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度 交通量 	
事業効果の定性的分析	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> 歩車分離による交通安全機能の向上 現道への通過交通排除による安心、安全性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 受益者 地域住民、道路利用者
	活力	<ul style="list-style-type: none"> 地域間交流連携の強化 地域開発の促進、物流の効率化の増大 	<ul style="list-style-type: none"> 受益者 地域住民、道路利用者
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> 線形改良による事故回避等、道路利用者の大幅な運転効率の向上。 	<ul style="list-style-type: none"> 受益者 道路利用者、地域住民
	その他		
自然環境等への影響と対策		<ul style="list-style-type: none"> 集落部、現道沿いの山岳部は自然保護の配慮から、トンネル方式を採用。 	
その他特記すべき事項			

現時点での状況(変更点)	分析
<ul style="list-style-type: none"> B / C = 2.30 便益総額 B = 505.11 億円 総費用 C = 212.90 億円 * 算出根拠 「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・地方整備局)」 	<ul style="list-style-type: none"> 本事業整備による事業効果が期待される。
<ul style="list-style-type: none"> 変更点特に無し 	
<ul style="list-style-type: none"> 変更点特に無し 	
<ul style="list-style-type: none"> 変更点特に無し 	