

# 事後評価結果（平成15年度）

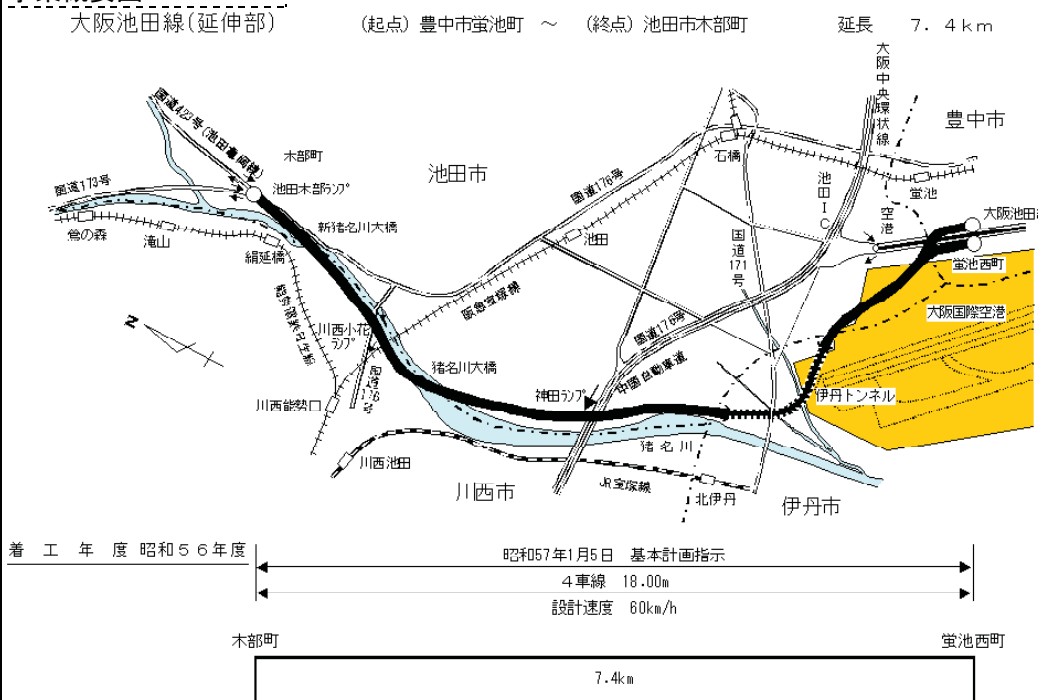
担当課：阪神高速道路公団 計画部 調査課  
 担当課長名：吉田 聡

事業名	大阪府道高速 兵庫県道高速道路大阪池田線（延伸部）	事業区分	都市計画道路	事業主体	阪神高速道路公団
起終点	自：大阪府豊中市蛸池西町2丁目 至：大阪府池田市木部町	延長	7.4 km		

**事業概要** 大阪池田線（延伸部）は、大阪国際空港付近で大阪池田線から分岐し、伊丹市・池田市・川西市の猪名川沿いを北上して、池田市木部町で国道173号及び国道423号に接続する延長7.4km、上下4車線の路線であり、平成10年4月に供用された。

**事業の目的・必要性** 大阪池田線（延伸部）は、豊中市・伊丹市・池田市・川西市などと大阪都心部を直結し、阪神間北部地域の渋滞の解消と、交通の利便性並びに交通安全の確保を目的としている。

**事業概要図**



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S56年度	用地着手	S57年度	供用年	(当初) / S63	変動	2.6倍
		都市計画決定	S55年度	工事着手	S57年度	(暫定/完成)	(実績) / H10		
	事業費	計画時	(名目値) / 952億円	実績	(名目値) / 2086億円			変動	2.2倍
		(暫定/完成)	(実質値) (※) / 1041億円	(暫定/完成)	(実質値) (※) / 2073億円				(※)平成14年度の建設工事費デフレ→暫定値に割戻した値
交通量	計画時	/ 51千台/日		実績	/ 20千台/日		変動	39%	
旅行速度向上	19 → 60 km/h		交通事故減少		→ 件/億台キロ				
費用便益分析結果	B/C	3.4		総費用	3544 億円	総便益	12188億円	基準年	H15年
				（事業費：3202億円）		（走行時間短縮便益：11721億円）			
				（維持管理費：343億円）		（走行経費減少便益：357億円）			
						（交通事故減少便益：109億円）			
事業遅延によるコスト増	費用増加額		1006億円		便益減少額		5950億円		
事業遅延の理由	地元調整及び用地交渉の遅れや、猪名川渡河部における河川内工事着手の遅れ等による。								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率 国道176号（池田市）：供用前 993千人・時/年→供用後 368千人・時/年 (▲63%)</li> <li>■新幹線駅へのアクセス向上の状況 猪名川町（日生中央）⇄新大阪駅間：供用前 61分→供用後 48分 (▲13分)</li> <li>■日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 猪名川町（日生中央）⇄大阪市間：供用前 66分→供用後 51分 (▲15分)</li> </ul> <p>他14項目について効果の発現が見られる</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>当該路線の高架下については面積比で全体の約3割が公園や駐車場として有効活用されており、沿線地域における公共公益施設の充実に寄与している。</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p><b>【大気質】</b> 供用後の調査としては通年観測を実施していないため、環境保全目標値である年平均値との比較はできないが、四季測定期間中の平均値が環境保全目標値を越える箇所がないことより、環境保全目標値を満足するものと推測される。</p> <p><b>【騒音】</b> 供用後の調査結果は、7箇所中4箇所において環境保全目標を満足しており、3箇所において環境保全目標値を満足していない。阪神高速道路池田線延伸部の騒音対策としては低騒音舗装、高遮音壁等を実施しているが、2箇所においては中国自動車道や国道176号バイパスからの影響、1箇所においては同時に整備された並行道路からの影響が大きいため上記の結果になったものと考えられる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>猪名川を渡河する新猪名川大橋は地域のシンボルとして親しまれており、地元自治体等の協力により週末の夜間等、定期的にライトアップされている。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 人口の推移 大阪池田線（延伸部含む）の沿線である大阪市・池田市の人口は平成6年以降大きな変化はなく、ほぼ一定の水準を維持している。</li> <li>2) 自動車保有台数の推移 大阪市の自動車保有台数は平成9年以降大きな変化はなく、ほぼ一定の水準を維持している。</li> <li>3) 経済情勢の変化 景気動向は、日本経済がバブル崩壊後、平成7年から8年にかけて各種景気刺激策が実施され回復の兆しもあったが、平成9年以降、金融不安等による景気の後退がみられた。</li> </ol>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>事業効果が発揮されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性は無いと考えられる。 なお、より適切な情報提供等により、並行一般道路から大阪池田線（延伸部）への転換を図るなど、関係機関とも連携し、更なる有効利用の促進に努めることが望ましい。その際、大阪池田線の渋滞対策も併せて検討していく必要がある。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いと考えられる。</p>
	<p>特記事項</p> <p>なし</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。