

再評価調書（再々評価）

事業名	一般国道371号（石仏バイパス）整備事業				
所在地	河内長野市石仏～和歌山県界				
再々評価理由	再評価後5年を経過した時点で継続中				
事業概要	目的	バイパスへの交通転換により、並行する国道371号（現道）の交通渋滞解消と交通事故減少を図るものである。 さらに大阪府と和歌山県の交流促進、物流の効率化を実現し、地域の活性化を担う地域高規格道路としての機能も併せ持つ。			
	内容	延長 L = 6.1 km 幅員 W = 7.5 m ~ 9.0 m（車道2車線、歩道なし） 道路規格 本線：第3種第2級 取付道路：第3種第4級			
	事業費	全体事業費：約260億円（約260億円）うち投資済事業費：約135.6億円（約100.0億円） （内訳）用地費約13.1億円（約13.1億円）（内訳）用地費約12.9億円（約12.9億円） 工事費約246.9億円（約246.9億円） 工事費約122.7億円（約87.1億円） （ ）内の数値は再評価時点のもの 【再評価時点の事業費との変動理由】 変動なし			
	維持管理費	32.33百万円/年（5.3百万円/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） 大阪府都市基盤整備中期計画（案）（平成16年7月）			
	関連事業	一般国道371号バイパス（和歌山県側） 橋本林間田園都市			
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	再評価時点	現時点	分析 【完成予定の変更理由】
		事業採択年度 H4 事業着手年度 H4 完成予定年度 H20年代前半	事業採択年度 H4 事業着手年度 H4 完成予定年度 H20年代前半	事業採択年度 H4 事業着手年度 H4 完成予定年度 H26	投資計画の見直しによる
	進捗状況	用地：-% 工事：-%	用地：98% 工事：35%	用地：98% 工事：50%	
	途中段階の整備効果発現状況	平成15年3月、第1工区（大阪側起点～本線延長1.8km）供用開始。 次段階として、第2工区（第1工区～本線延長1.9km）工事完了後の部分供用を実施予定。			
	事業進捗に関する課題	特になし			

		計画時の想定	再評価時点での状況	現時点での状況	分析									
事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	一般国道371号（現道）は、和歌山県橋本市における住宅開発の進展に伴い、交通量の増加が著しく、朝夕を中心に交通停滞をきたしている。また河川に沿って蛇行しているため、道路の線形が悪く、交通事故も多発している。			交通状況を示す各指標に抜本的な改善は見られない。									
		<table border="1"> <tr> <td>交通量(平日24時間)</td> <td>交通量(平日24時間)</td> <td>交通量(平日24時間)</td> </tr> <tr> <td>H2 10,218台</td> <td>H2 10,218台</td> <td>H2 10,218台</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H9 19,843台</td> <td>H9 19,843台</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H11 18,314台</td> <td>H11 18,314台</td> </tr> </table>	交通量(平日24時間)	交通量(平日24時間)		交通量(平日24時間)	H2 10,218台	H2 10,218台	H2 10,218台		H9 19,843台	H9 19,843台		H11 18,314台
交通量(平日24時間)	交通量(平日24時間)	交通量(平日24時間)												
H2 10,218台	H2 10,218台	H2 10,218台												
	H9 19,843台	H9 19,843台												
	H11 18,314台	H11 18,314台												
		<table border="1"> <tr> <td>混雑度(平日12時間)</td> <td>混雑度(平日12時間)</td> <td>混雑度(平日12時間)</td> </tr> <tr> <td>H2 1.05</td> <td>H2 1.05</td> <td>H2 1.05</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H9 1.70</td> <td>H9 1.70</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H11 1.54</td> <td>H11 1.54</td> </tr> </table>	混雑度(平日12時間)	混雑度(平日12時間)	混雑度(平日12時間)	H2 1.05	H2 1.05	H2 1.05		H9 1.70	H9 1.70		H11 1.54	H11 1.54
混雑度(平日12時間)	混雑度(平日12時間)	混雑度(平日12時間)												
H2 1.05	H2 1.05	H2 1.05												
	H9 1.70	H9 1.70												
	H11 1.54	H11 1.54												
		<table border="1"> <tr> <td>交通事故件数</td> <td>交通事故件数</td> </tr> <tr> <td>H8 23件</td> <td>H8 23件</td> </tr> <tr> <td>H12 19件</td> <td>H12 19件</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H16 16件</td> </tr> </table>	交通事故件数	交通事故件数	H8 23件	H8 23件	H12 19件	H12 19件		H16 16件				
交通事故件数	交通事故件数													
H8 23件	H8 23件													
H12 19件	H12 19件													
	H16 16件													
	地元等の協力体制	沿道の生活利便性や安全性が高まるため、本事業の早期完成に対する期待は非常に大きい。	同左	和歌山県側の整備状況 府県境～柱本 L=1.0km トンネル坑口まで完成 柱本～慶賀野 L=1.2km 用地：95% 工事：83% （慶賀野～三石台 L=1.3km） 供用済み 三石台～橋本 IC L=3.0km 用地：77% 工事：未 橋本 IC～R24 L=1.3km 用地：98% 工事：77%										

	計画時の想定		再評価時点での状況	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 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益 受益者 道路利用者	・ B / C = 3 . 0 4 便益総額 B = 6 8 5 . 9 4 億円 総費用 C = 2 2 5 . 8 4 億円 道路投資の評価に関する指針(案)(道路投資の評価に関する指針検討委員会)により算出	・ B / C = 2 . 7 7 便益総額 B = 7 8 2 . 1 3 億円 総費用 C = 2 8 2 . 5 1 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	時点修正の結果、費用対効果が変動
	その他の指標(代替指標)					
事業効果の定性的分析	安全・安心	・災害発生時の緊急交通路の確保 ・事故多発箇所の解消	受益者 地域住民 道路利用者	同左	同左	変更なし
	活力	・地域間交流連携の強化 ・物流効率化の支援 ・民間開発の支援	受益者 地域住民 道路利用者 企業	同左	同左	
	快適性	・通過交通排除による沿道の生活環境の改善 ・道路線形改良による運転時の負担の低減	受益者 地域住民 道路利用者	同左	同左	
	その他					
自然環境等への影響と対策	本路線は、自然環境への影響や地形変化量を極力少なくするため、全延長6.1kmのうち3.3kmをトンネルで計画している。また法面の植栽についても、既存の植生種を利用するなど、当該道路周辺の生態系を乱さないように配慮している。		同左	同左	変更なし	
その他特記すべき事項	<p>前回再評価時の意見具申・府の対応方針の概要</p> <p>(意見具申) 事業継続 今後、コスト縮減に最大限努力するとともに、段階的な供用など事業効果の早期発現に向けた対応を行うこと。 事業の継続にあたっては、例えば府県間道路であるというだけでなく、当該路線の整備によるネットワークの形成や地域の安全性の向上など具体的な効果の面からも検証しながら事業を進めること。</p> <p>(府の対応方針) 事業継続</p>	<p>今回評価時点の反映状況</p> <p>・盛土と切土の土量バランスの均衡に配慮した設計変更をおこなうとともに、なおも発生した残土については、大阪府他部局、市町村による事業も含めて、工事間流用による有効利用に努めており、今後も引き続き縮減に向け努める。</p> <p>・入札時VEなど、新たな入札契約制度を導入し、民間企業の創意工夫、新技術を積極的に活用することにより、工事コストの低減を図っており、今後もこのような制度を活用していきたい。</p> <p>・平成15年3月に、第1工区(大阪側起点~本線延長1.8km)を供用開始。次段階として、第2工区(第1工区~本線延長1.9km)工事完了後の部分供用を実施予定。</p> <p>本路線は、和歌山県側で事業中である京奈和自動車道の橋本ICと接続することで、広域的なネットワークの形成に寄与する。また、現371号は周辺地域における生活道路としても利用されているが、歩道整備等の交通安全事業が進んでいない。本路線が供用することで、通過交通がバイパス道路に転換され、地域の交通安全対策にも寄与する。</p>				