

再評価調査書

事業名	国道309号(河南赤阪バイパス)道路整備事業			
担当部署	都市整備部 交通道路室 道路整備課 建設グループ(連絡先 06-6944-9276)			
事業箇所	南河内郡河南町神山~同郡千早赤阪村水分			
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	大阪府の南東軸を形成する当該路線は、地域防災計画の緊急交通路にも位置づけられ、奈良県との交流、連携にも寄与している。本事業は、幅員狭小・線形不良区間の解消を図ること、また、第3次渋滞対策ポイント(森屋交差点)の解消と交通量の増大に対応することを目的としたバイパス整備である。		
	内容	道路築造工 L=2,607m W=21.0~24.0m 橋梁工(かつらぎ橋) L= 33m W=23.8m (1期区間:840m、2期区間:700m、3期区間:1,100m)		
	事業費	全体事業費:約7.6億円 うち投資済事業費:約3.4億円 (内訳)調査費等約 7億円 (内訳)調査費等約 5億円 用地費 約3.2億円 用地費 約1.8億円 工事費 約3.7億円 工事費 約1.1億円		
	( )内の数値は計画時点のもの	【事業費の変更理由】	【工事費の内訳】	
	事業費の変動要因	【他事業者との協議状況】特になし 【事前評価時に予測した事業費変動要因の状況】 今後、2・3期区間の実施にあたっては、地元協議や現場特性等による構造・規格変更に伴う事業費変動の可能性がある。 【計画変更の予定】 期間延伸手続きの予定あり		
	維持管理費	約14百万円/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] 大阪府域第3次渋滞対策プログラム[平成9年11月策定] 第3次地震防災緊急事業五箇年計画(平成18年~22年度)		
関連事業	町道石塚線道路整備事業(事業主体:河南町) 本事業の1期区間と同時開通			
事業の進捗状況	経過 事業採択年度 事業着工年度 完成予定年度	事前評価時点 (評価無し)	再評価時点 (H20)	分析
	進捗状況		用地: 70% (38,800㎡ / 55,500㎡) 工事: 36%	1期区間:車道部暫定2車開通(H17.3) 1期区間と併せた町道の開通により、一定の整備効果が発現している。 交通量:4,669台/日(H17セカ)
	今後の事業進捗の見通し	1期区間については、残る歩道部を整備中であり、交通安全対策上必要であるため、平成22年度の完成を目指している。 1期区間の4車線化、2期・3期区間の整備については、財政状況の見通しが明らかになった段階で、事業スケジュールを見極める。  【新たなコスト縮減や代替案等の可能性】 特になし		

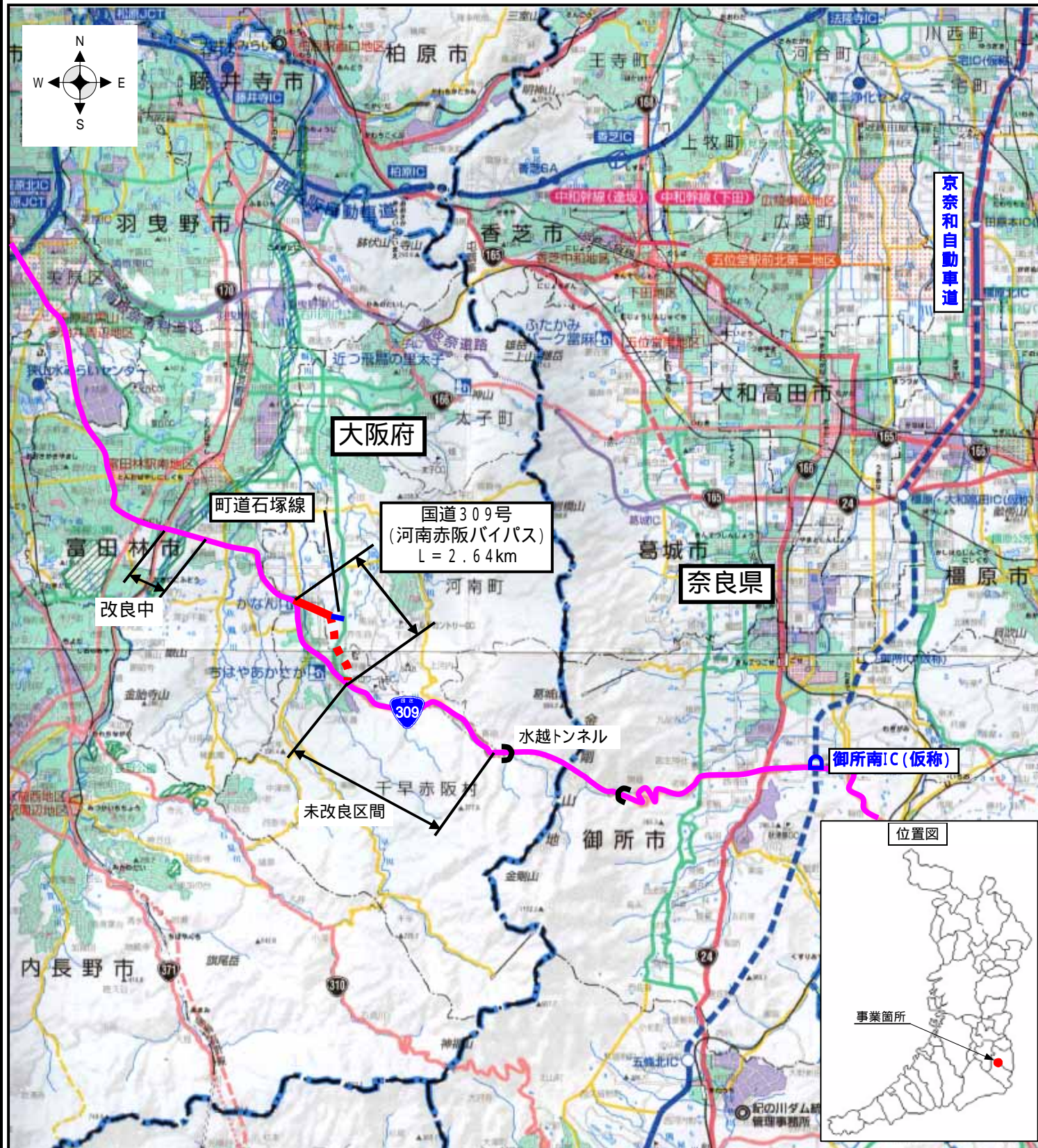
事業を巡る社会情勢の変化	事前評価時点	再評価時点	分析
	<p><b>現道の状況</b> 国道309号 幅員W=4.5~7.0m</p> <p>24時間交通量(セカ) 3,105台(平成9年)</p> <p>大型車混入率(セカ) 17.5%(平成9年)</p> <p><b>第3次渋滞対策ポイント</b> (森屋交差点) 渋滞長 550m(平成9年)</p> <p>主要渋滞ポイントの定義 (DID外 渋滞長500m以上)</p> <p><b>周辺の状況</b> 京奈和自動車道の整備 (奈良国道事務所) ・H3 都市計画決定 整備計画決定 ・H4 事業化</p>	<p><b>現道の状況</b> 国道309号 幅員W=4.5~7.0m</p> <p>24時間交通量(セカ) 3,674台(平成11年) 4,026台(平成17年)</p> <p>大型車混入率(セカ) 19.5%(平成11年) 20.6%(平成17年)</p> <p><b>第3次渋滞対策ポイント</b> (森屋交差点) 渋滞長 同左</p> <p><b>周辺の状況</b> 京奈和自動車道の整備 (奈良国道事務所) ・(仮)御所南ICアクセス 事業中(供用時期未公表)</p> <p>道路整備にあわせた沿道開発の計画(平成18年~) ・河南町 約2ha ・千早赤阪村 約4ha</p>	<p>現国道309号は、歩道が未整備であり、車道幅員も狭小であるにもかかわらず、路線バスなどの大型車混入率が高く、歩行者や自転車の通行に著しく支障をきたしている。 このような道路・交通状況に対処するためのバリエーション整備。</p> <p>交通流を転換し、当該ポイントの渋滞解消を図るため、バリエーション整備を行う。対策完了後の効果検証となるため、現時点での渋滞観測は行っていないが、1期区間開通による若干の交通流転換は期待される。</p> <p>地域活性化のための沿道開発にも重要な道路となるうえに、開発及び京奈和自動車道開通に伴い交通量増加が見込まれ、これに対応するためにも必要なバリエーション道路である。</p>
地元等の協力体制	・地元自治会長を委員とする国道309号バイパス整備促進期成会が設立されており(H10.2)、地元は事業に対して非常に協力的で、早期整備が望まれている。	・同左	

		事前評価時点での状況		再評価時点での状況	分析
			備 考		
事業効果の分析	費用便益分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ B / C =</li> <li>便益総額</li> <li>B =</li> <li>総費用</li> <li>C =</li> <li>・ 事前評価は実施していない。また、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。</li> </ul>	<p>【算定根拠】</p> <p>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</p> <p>便益：道路整備が行われる場合と、行われない場合の交通量推計を用いて算出される、利便性、快適性、安全性の向上便益を計上。</p> <p>費用：前述の全体事業費に加え、完成後40年間の維持管理費を現在価値化し、算出。</p> <p>受益者：地域住民、道路利用者など</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ B / C = 2 . 4 8</li> <li>便益総額 B = 1 8 9 . 4 5 億円</li> <li>移動時間短縮便益 1 7 0 . 4 1 億円</li> <li>走行経費減少便益 1 7 . 9 9 億円</li> <li>交通事故減少便益 1 . 0 4 億円</li> <li>総費用 C = 7 6 . 4 2 億円</li> <li>建設費 7 4 . 4 4 億円</li> <li>維持管理費 1 . 9 7 億円</li> </ul>	
	その他の指標 (代替指標)				
	定性的分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;安全・安心&gt; &lt;活力&gt; &lt;快適性&gt; &lt;その他&gt; など</li> <li>・ 歩車分離による交通安全機能、快適性の向上</li> <li>・ 車両等の走行性の向上による快適性、安全性の向上</li> <li>・ 地域間交流連携の強化</li> <li>・ 物流効率化の支援</li> <li>・ 緊急輸送ネットワークの確保</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 同左</li> </ul>	
自然環境等への影響と対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 埋蔵文化財包蔵地においては、大阪府教育委員会と十分な協議を行い、記録保存等の適切な措置を講じることとしている。</li> <li>・ 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。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 同左</li> </ul>		
その他特記すべき事項					
前回評価時の意見具申・府の対応方針の概要	<p>【意見具申】</p> <p>【府の対応方針】</p>		(前回評価に対する具体的な取組み)		



一般国道309号(河南赤阪バイパス) 概要図

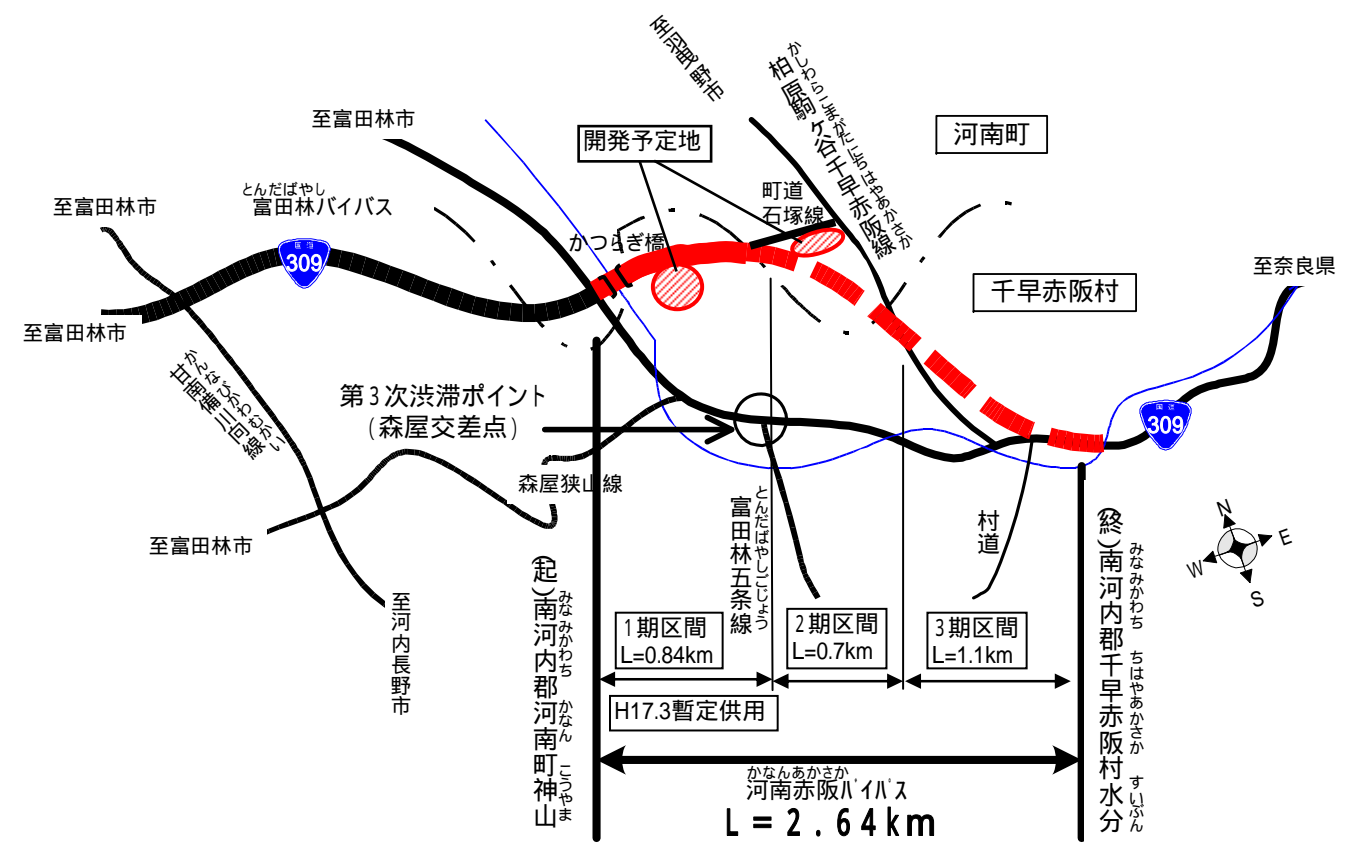
事業箇所図



旗揚げ箇所以外、改良済み

平面図

一般国道309号(河南赤阪バイパス) 道路整備事業



標準断面図

