

再評価調査書

事業名	国道371号(石仏バイパス)整備事業	事業主体	大阪府
所在地	河内長野市石仏～同市天見		
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	国道371号(現道)の交通渋滞の緩和と道路線形の改善。 さらに、大阪府と和歌山県の交流促進と、物流の効率化を実現し、地域の活性化に寄与する地域高規格道路としての機能も担う。	
	内容	延長 L = 6.1km(国道371石仏～和歌山県界) 幅員 W = 10.5m 道路規格 第3種第2級 暫定2車線道路 (取付道路 第3種第4級 2車線道路)	
	上位計画	大阪府道路整備長期計画 レインボー計画21(7放射3環状軸における東阪和軸を構成)	
	関連事業	1. 国道371号(和歌山側) 2. 橋本林間田園都市	
事業の進捗状況	都市計画決定	なし	
	経過	事業採択年度 平成4年度 事業着手年度 平成4年度 完成予定年度 平成14年度(第1期区間 L = 1.8km) 平成20年代前半(全線)	
	進捗状況	全体事業費: 約260億円(内用地補償費 約13.1億円) 投資事業費: 約100億円(内用地補償費 約12.9億円) 事業進捗比: 用地 99%(面積比99%・事業費比98%) 工事 28% 89%(第1期区間)	
	一連の整備効果発現	和歌山県側においても、国道371号のバイパス計画があり、和歌山県により整備されることから、今後、和歌山県の整備スケジュールに合わせ、府県間の整備を進めることにより府県間道路の安全性・利便性の向上が図られ地域の発展に寄与する。	
	課題	工事の推進・事業費の確保	

事業を巡る社会情勢の変化	関連事業の状況	<p>1. 国道371号(和歌山側) 事業区間: 府県界～国道24号(L = 7.8km) 現 状: 1.3kmについて供用済み(4車線) 残区間(用地)80%、(工事)17%(平成12年度末)</p> <p>2. 橋本林間田園都市 和歌山県橋本市北部の丘陵地で住宅開発を進め、緑豊かな自然環境に囲まれた複合都市を目指し整備を進めている。 事業主体: 和歌山県・橋本市・都市基盤整備公団・民間。 敷地面積: 668.2ha 計画戸数: 11,400戸 計画人口: 42,000人(現在約12,000人) 完成時期: 平成21年度</p>						
	現状のアクセス道路の状況	<p>現国道371号は、大阪府河内長野市(国道170号)を起点とし、和歌山県橋本市を結ぶ府域延長12.6kmの府県間道路であり、近年和歌山県橋本市における大規模住宅開発の進展に伴い、交通量の増加が著しく、朝夕を中心に交通渋滞をきたしている。 また、道路線形が悪く、交通事故多発箇所となっている。 (国道371号の交通量の推移)</p> <table border="1"> <tr> <td>平成6年</td> <td>16,418台/日</td> </tr> <tr> <td>平成9年</td> <td>19,843台/日</td> </tr> <tr> <td>平成11年</td> <td>18,314台/日</td> </tr> </table>	平成6年	16,418台/日	平成9年	19,843台/日	平成11年	18,314台/日
	平成6年	16,418台/日						
平成9年	19,843台/日							
平成11年	18,314台/日							
これまでの経過	<p>平成4年度 国庫補助事業採択 平成4～6年度 測量、地質調査、水文調査、詳細設計 平成7年度 用地買収、工事着手 平成10年度 地域高規格の路線指定</p>							
地域の状況	<p>大部分が山林及び田園地域で占められている。 森林区域(全域)、保安林(一部)、金剛生駒紀泉国定公園(府県界付近)</p>							

費用 便 益 分 析	具体的な便益内容			受 益 者	費用便益比	備 考	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>費用便益分析</li> <li>走行時間の効果（走行時間の短縮）</li> <li>走行経費の効果（時間短縮による走行経費の節減）</li> </ul>			・道路利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>B / C = 3 . 0 4</li> <li>便益総額</li> <li>B = 6 8 5 . 9 4 億円</li> <li>検討期間中に発生する全ての便益を価格基準年の価値に換算した金額</li> <li>総費用</li> <li>C = 2 2 5 . 8 4 億円</li> <li>当該道路の着手時から検討期間の最終年までに発生する全ての費用を価格基準年の価値に換算した金額</li> </ul>	・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編)により算出。	
事業 効 果 の 定 性 的 評 価 等	大 項 目	小 項 目	効 果 の 指 標 等	具 体 的 な 効 果 等		受 益 者	備 考
	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害発生時の緊急交通路の確保</li> <li>事故多発箇所の解消</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>土木部地震防災アクションプログラムで広域緊急交通路に指定されている。</li> <li>現道の通過交通排除により、事故多発箇所が解消できる。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民</li> <li>道路利用者</li> <li>道路利用者</li> <li>道路管理者</li> </ul>	
	活力	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間交流連携の連携強化及び物流効率化の支援</li> <li>開発区域の支援</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府と和歌山県の連絡強化により、広域的な交流連携機能を強化し、効率的な物流機能を確保することができる。</li> <li>林間田園都市へのアクセス機能の向上を図ることにより、大阪府との交流人口の増加が見込まれる。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>道路利用者</li> <li>沿線住民</li> </ul>	
	快適性 (生活環境)	<ul style="list-style-type: none"> <li>集落部分の通過交通排除（広域道路と生活道路の機能分離）</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>通過交通がバイパスを通行（広域道路機能）することにより、現道の交通量が減少し、生活道路としての機能や沿道の生活環境の向上が図れる。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民</li> </ul>	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道地域の移動円滑化</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道利用者などが、円滑に移動できるようになり、利便性が向上する。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民</li> </ul>	
自然環境等への影響と対策	<p>本路線は、自然環境への影響や地形改変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。</p> <p>また、法面の植栽についても、周辺植生種を利用する工法を採用し、当該道路周辺の植生自然環境を乱さないように配慮している。</p>						
その他 特筆すべき事項							