

令和4年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	一般府道 本堂高井田線（青谷バイパス）道路改良事業	
担当部署	都市整備部 道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9276）	
事業箇所	大阪府柏原市青谷	
再々評価理由	再々評価後5年間が経過した時点で継続中（休止）	
事業目的	<p>本路線は、奈良県境の柏原市本堂から青谷地区を経て、同市高井田の国道25号に至る延長約7.6kmの府県間道路である。青谷地区の集落部を通過する現道は、狭隘区間や線形不良箇所等が存在することから、奈良方面との円滑な交通の流れを妨げており、普通車の離合や大型車両の通行ができない状況である。</p> <p>また、現道を利用する歩行者や自転車の安全性も懸念されている。</p> <p>現道拡幅案では用地買収に伴う沿道家屋の移転など地元住民への影響が大きく、コストもかかるため、集落部を迂回するバイパス整備を行い、本課題を解消することを目的とする。</p>	
事業内容	<p>道路築造</p> <p>事業延長：約0.5km</p> <p>道路幅員：7.0m</p> <p>車道：2車線〔2.75m×2〕</p> <p>歩道：なし</p>	
事業費 （ ）内の数値は 前回評価時点のもの	<p>全体事業費：約9.7億円（約8.8億円）〔国：5.34億円、府：4.36億円〕</p> <p>（内訳）調査費等 約0.4億円（約0.4億円）</p> <p>用地費 約2.0億円（約2.0億円）</p> <p>工事費 約7.3億円（約6.4億円）</p> <p>※これまでの評価では、施工済区間80mの事業費の計上なし。事業費の全体額を示すため、今回より計上する。</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <p>・道路工 約7.3億円</p> <p>・用地補償 約0億円（物件なし）</p>
事業費の変更理由	—	
維持管理費	約100万円／年（道路部：32万円／千㎡・年（過去5年府内実績より算出）	

2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H19	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<p>・青谷地区周辺は、公共機関や小中学校等の施設が集中している地区であることから、地区内の住民や生徒・児童を中心とした歩行者通行量が多い。また、車両交通についても急勾配な上幅員が狭隘であることから、普通車両でさえ離合できず、大型車両の通行は全く出来ない状況である。</p> <p>・本地区は拡幅工事が困難であることから、バイパス整備を行なうことにより、集落と分離した府県間連絡道路としての円滑な交通流の確保ならびに歩行者・自転車の安全性の確保が急務である。</p> <p>・本バイパス整備区間前後の現況道路については、現道拡幅工事がほぼ完了しており、本地区の整備により円滑な交通流が確保できる。</p>	<p>【交通事故発生状況】 H24～28（5カ年） ：1件 （うち死亡事故：0件）</p> <p>【周辺道路の交通量】 H22 道路交通センサス本堂高井田線 ：10,841 台/24H H27 全国道路・街路交通情報調査本堂高井田線 ：8,494 台/24H</p> <p>【大型車混入率】 H22 道路交通センサス本堂高井田線：9.5% H27 全国道路・街路交通情報調査本堂高井田線：8.5%</p>	<p>【交通事故発生状況】 H29～R3(5カ年) ：1件 （うち死亡事故：0件）</p> <p>【周辺道路の交通量】 H22 道路交通センサス本堂高井田線 ：10,841 台/24H H27 全国道路・街路交通情報調査本堂高井田線 ：8,494 台/24H</p> <p>【大型車混入率】 H22 道路交通センサス本堂高井田線：9.5% H27 全国道路・街路交通情報調査本堂高井田線：8.5%</p>	<p>—</p> <p>・大きな変動なし</p>
		<p>【交通事故発生状況】 H11～18（8カ年） ：0件 （うち死亡事故：0件）</p> <p>【周辺道路の交通量】 H17 道路交通センサス本堂高井田線 ：9,970 台/24H</p>		

地元の協力体制等	地元市より早期整備の要望がある。 事業化に向け、事業費の削減方法等、勉強会を通じて検討しているところ。			
	事前評価時点 H19	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	変動要因の分析
事業の投資効果 ＜費用便益分析＞ または ＜代替指標＞	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道への通過交通の排除による安全性の向上。</li> <li>・車両等の走行性の向上による安全性の向上。</li> <li>・災害時の一時避難地、広域避難地へ避難路の安全性向上するため。</li> <li>・事業費や沿道地権者への負担、事業中の交通規制等、総合的に判断し、バイパス整備案を採用。</li> </ul>	<p><b>【効果項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益 1.9 億円</li> <li>・走行経費減少便益 0 億円</li> <li>・交通事故減少便益 -0.3 億円</li> </ul> <p><b>【分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C=0.36</li> <li>・B=1.7 億円</li> <li>・C=4.6 億円</li> </ul> <p><b>【算出方法】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省「費用便益分析マニュアル」(平成 20 年 11 月)により算出</li> <li>・H17 道路交通センサースペースの H42 将来交通推計値により算出</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> <li>・地域住民</li> </ul>	<p><b>【効果項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益 3.4 億円</li> <li>・走行経費減少便益 0.1 億円</li> <li>・交通事故減少便益 0 億円</li> </ul> <p><b>【分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C=0.25</li> <li>・B=3.6 億円</li> <li>・C=14.4 億円</li> </ul> <p><b>【算出方法】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省「費用便益分析マニュアル」(令和 4 年 2 月)により算出</li> <li>・H22 交通センサスペースの R12 将来交通推計値により算出</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> <li>・地域住民</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年と供用開始年度の変更による。</li> </ul> <p>※供用開始年度は休止前の年度に休止期間を加えた年度を仮定。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析マニュアルの更新(便益算出の原単位の変更)</li> </ul>

事業効果の定性的分析 (安全・安心、活力、快適性等の有効性)	<p><b>【安全・安心】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の走行性の向上により安全が確保される。</li> <li>・バイパスが整備されることで、現道の通過交通が排除され、歩行者・自転車の安全性の向上が図られる。</li> <li>・また、現道への大型車の誤進入が回避されるため、家屋と車両の接触を回避できる。</li> </ul> <p><b>【活 力】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間交流連携の強化及び物流効率化に寄与する。</li> </ul> <p><b>【快適性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の走行性の向上により、快適性が向上する。</li> <li>・大型車の誤進入を回避でき、立ち往生がなくなるため快適性が向上する。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> <li>・地域住民</li> </ul>
-----------------------------------	--

	事前評価時点 H19	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	変動要因の分析
事業の進捗状況 ＜経過＞ ① 事業採択年度 ② 事業着工年度 ③ 完成予定年度	① 平成 20 年度 ② 平成 20 年度 ③ 平成 24 年度	① 平成 20 年度 ② 平成 20 年度 ③ 未 定	① 平成 20 年度 ② 平成 20 年度 ③ 未 定	財政再建プログラム(案)による公共事業費削減のため、平成 20 年度以降一時休止となった。現中期計画でも休止の位置付けとなっており、完成予定時期は未定。
＜進捗状況＞	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体 38% (3.4 億円/8.8 億円)</li> <li>・調査費等 100% (0.4 億円/0.4 億円)</li> <li>・用地 45% (0.9 億円/2.0 億円)</li> <li>・工事 32% (2.1 億円/6.4 億円)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体 35% (3.4 億円/9.7 億円)</li> <li>・調査費等 100% (0.4 億円/0.4 億円)</li> <li>・用地 45% (0.9 億円/2.0 億円)</li> <li>・工事 29% (2.1 億円/7.3 億円)</li> </ul>	
事業の必要性等に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業箇所は狭隘で線形が悪く、普通車が離合できず、大型車両が立ち往生することもあり、円滑な交通の流れを確保する必要がある。</li> <li>・現道の通過車両がガードレールや民家に接触する事例もあり、通学に利用する小中学校の児童など歩行者や自転車の安全性の確保が必要である。</li> <li>・現道区間は道路幅員が狭いため、車両の接触事故等発生した場合通行止めとなり緊急車両等の通行導線を確保できないため、バイパス整備が必要である。</li> </ul>			

### 3 事業の進捗の見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点	<ul style="list-style-type: none"><li>・現道は幅員が狭く、車が立ち往生した際には、緊急車両が通行できなくなるため、対策が必要ではあるが、バイパス整備では費用便益比（B/C）が低いことから、事業化に向けて、事業費の削減、代替案の検討を行う必要あり。</li><li>・事業地の一部に地籍混乱地があり、用地買収までに相当期間要することが予想され、早期に効果を発現できる目処がたたない。</li></ul>
--------------	---

### 4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	<ul style="list-style-type: none"><li>・令和2年度の概略設計により平面線形の再検討及び概算事業費の見直しを行った結果、従来の案よりも経済性、施工性に優れ、生活環境への影響が小さいといったメリットのある代案が選定された。</li></ul>
---------------------	--

### 5 特記事項

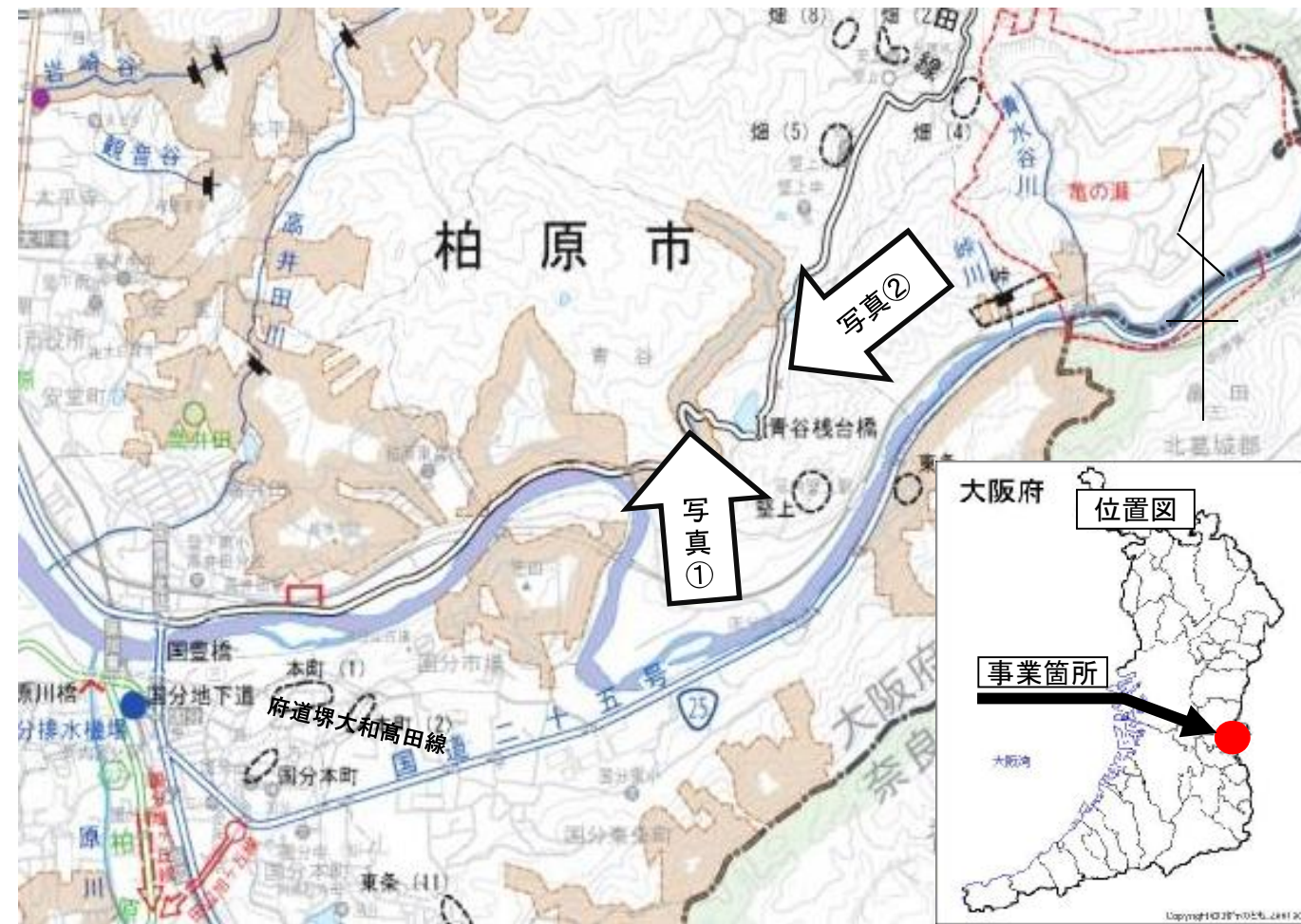
自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"><li>・工事の実施に伴い、切土・盛土が発生するが、緑化対策など検討を行い、自然環境の維持に努める。</li></ul>
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂）
その他特記事項	—

### 6 評価結果

評価結果	<p>○事業休止</p> <p>&lt;判断の理由&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現道は幅員が狭く、車が立ち往生した際には、緊急車両が通行できなくなるため、対策が必要ではあるが、バイパス整備では費用便益比（B/C）が低いことから、事業化に向けて、事業費の削減、代替案の検討を行う必要あり。</li><li>・事業地の一部に地籍混乱地があり、用地買収までに相当期間要することが予想され、早期に効果を発現できる目処がたっていない。</li></ul> <p>以上の理由から、事業休止を継続する。</p>
------	---

令和4年度 再々評価(一般府道 本堂高井田線(青谷バイパス))

事業箇所図



平面図



現況写真

写真①

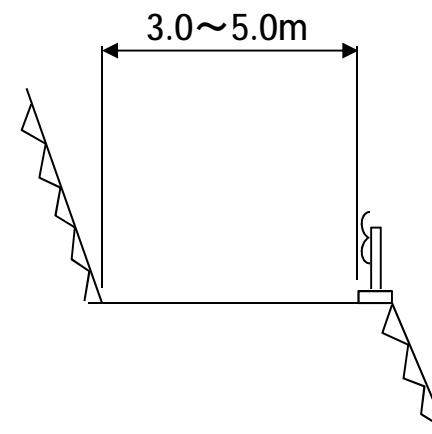


写真②



断面図

整備前(現道)



完成形(新バイパス)

