

平成 25 年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	一般国道 309号（河南赤阪バイパス 1期・2期区間）道路事業
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～同郡河南町芹生谷
再々評価理由	再評価実施後 5 年間に経過した時点で継続中
目的	本路線は、大阪府の南東軸を形成し、奈良県とを結ぶ重要な府県間道路である。 本バイパスの整備により奈良県との連携など広域的な幹線道路ネットワーク機能を強化し、沿道地域の発展に寄与する。 また、並行する現道は、広域緊急交通路に位置づけられているが、狭隘部や線形不良区間が多くあるため、本路線の整備により災害時の緊急車両用道路等の機能を確保する。
内容	道路築造工 延長： L=約 1.5 km [1 期区間 L=0.8 km、2 期区間 L=0.7 km] 幅員： W=21.0～24.0m（車線数：4、両側自歩道） ※3 期区間は事業休止中（H25 年度審議会にて報告済み）
事業費 （ ）内の数値は再評価時点のもの	全体事業費： 約 40 億円（約 45.3 億円） （内訳）用地費 約 18.0 億円（約 18.0 億円） 工事費 約 22.0 億円（約 27.3 億円）【工事費内訳】道路築造工事 約 22.0 億円
事業費の変更理由	【事業費変動要因の状況】 ・大阪府都市整備中期計画（案）（H24.3.30）において、コスト削減による再開 <コスト削減内容> ・2 期区間：（一）柏原駒ヶ谷千早赤阪線接続部の法面部を河南町による買収があったため、当初の土留構造物から、大幅な構造の見直しにより事業費の削減が可能となった。（約 27.3 億円 ⇒ 約 22.0 億円 ▲5.3 億円） 【他事業者との協議状況】 —
維持管理費	5.0 百万円/年・km

2 事業の必要性等に関する視点

	【事前評価時点 H11】	【再評価時点 H20】	【再々評価時点 H25】	【変動要因の分析】
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	・本路線は、大阪府の南東軸を形成する重要な幹線道路である。 ・本路線の整備により、ネットワーク機能と防災機能の強化を図る。	・財政再建プログラム(案)の影響により、1 期区間は事業継続、2・3 期区間は事業休止となった。	・大阪府都市整備中期計画(案)平成 24 年 3 月策定において、コスト削減を図り、平成 24 年度より 2 期区間は事業再開。3 期区間は事業休止。	・沿道への大型商業店舗の進出
地元等の 協力体制等	・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あり、早期整備が望まれている。 ・特に 2 期区間の残地買収においては、河南町による買収という協力も得られた。			

	【事前評価時点 H11】	【再評価時点 H20】	【再々評価時点 H25】	【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>	・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。	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・ B/C=2.48 B=189.5 億円 C=76.4 億円 (※1・2・3 期で算出) 【算出方法】 費用便益分析マニュアル(国土交通省平成 15 年 8 月)	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・ B/C=1.7 B=81.4 億円 C=47.2 億円 (※1・2 期で算出) 【算出方法】 費用便益分析マニュアル(国土交通省平成 20 年 11 月) ※総便益及び総費用は、基準年(平成 21 年)における現在価値で算出している。社会的割引率は年 4%、供用開始は平成 28 年、費用便益の算定期間は供用開始から 50 年としている。 ※総費用=事業費+維持管理費	・法面の構造の見直しによるコスト削減（▲5.3 億円） ・国の算出マニュアルの変更。(時間価値原単位の減少) ・供用年の延期
事業効果の 定性的分析 (安心・安全、活力、 快適性等の有効性)		【受益者】 道路利用者	【受益者】 道路利用者	
		【効果項目】 [安全・安心] ・災害発生時の広域緊急交通路の確保 [活力] ・地域間交流の強化 ・物流ネットワークの強化 【受益者】 ・道路利用者、地域住民		

	【事前評価時点 H11】	【再評価時点 H20】	【再々評価時点 H25】	【変動要因の分析】
<進捗状況>		<ul style="list-style-type: none"> ・用地 70% ・工事 36% 	<ul style="list-style-type: none"> ・全体 87 % (34.8 億円/40 億円) ・用地 100% (18.0 億円/18.0 億円) ・工事 76% (16.8 億円/22 億円) 	
事業の必要性等に関する視点における判定（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、奈良県と大阪府南東部を結ぶ重要な府県間道路であり、整備によりネットワーク機能の強化が可能である。 ・並行する現道は、広域緊急交通路に位置付けられているが、狭隘・線形不良区間が多く、本路線の整備により防災機能の強化が可能である ・現道、森屋交差点の交通渋滞解消が可能である。 <p>以上により事業を継続する。</p>			

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における判定（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 25 年 4 月 1 日に 1 期区間を 4 車線にて供用済み。 ・用地買収は既に完了しており、平成 20 年代後半には工事を完了予定。 <p>以上により事業を継続する。</p>
-----------------------	--

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における判定（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間に接続する前後区間は供用済みであるため、代替案立案の余地はない。 <p>以上により事業を継続する。</p>
------------------------------	---

5 特記事項

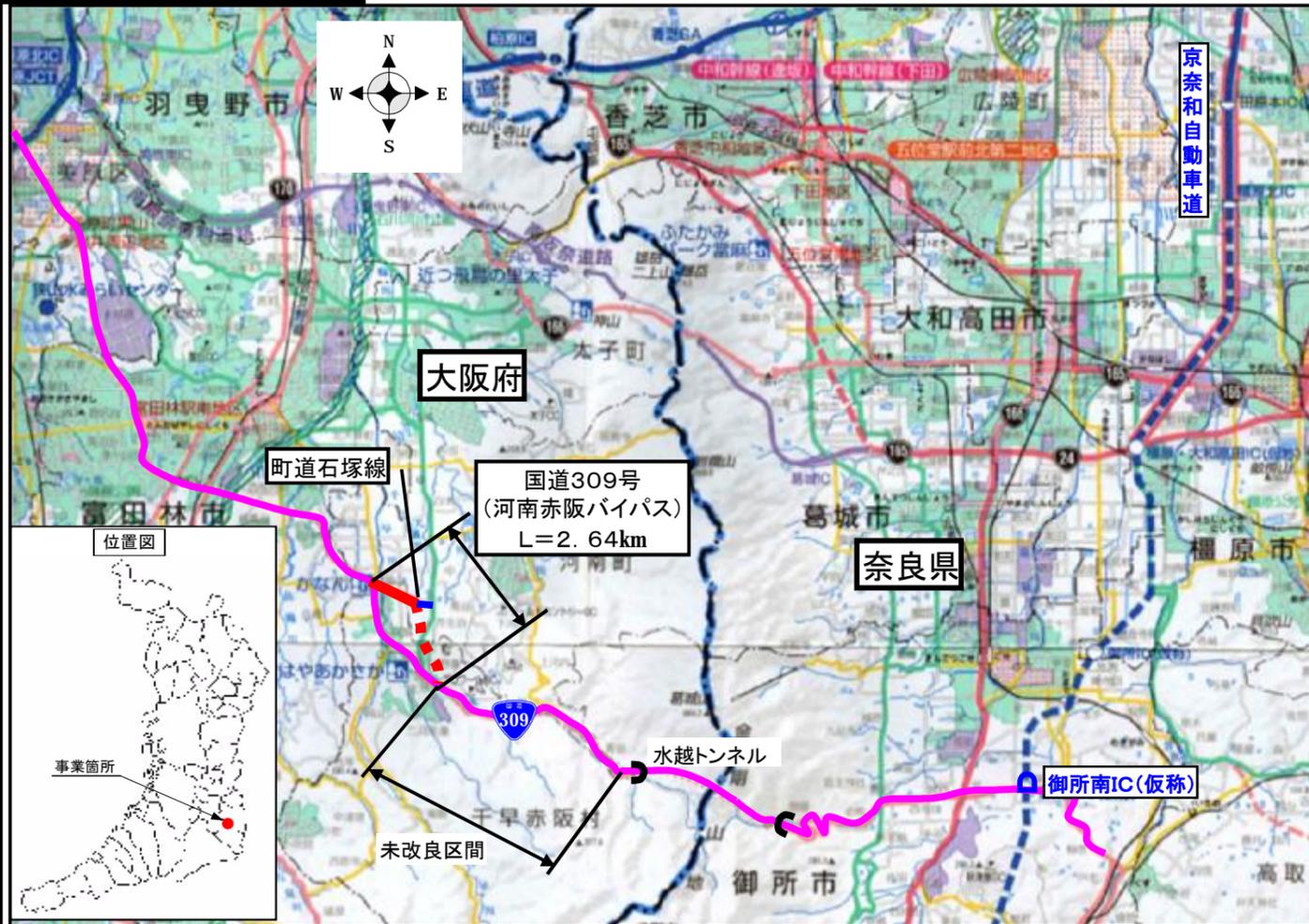
自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線を整備し、現道及び周辺道路の交通分散、渋滞緩和などを図ることにより、その周辺地域の騒音・振動等の低減効果が期待できる。
前回評価時の意見具申と府の対応	<p>【前回評価時（H20）の具申】</p> <p>「事業継続は妥当」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は大阪府と奈良県との主要な府県間道路であり、地域防災計画の緊急交通路にも位置づけられている。本事業区間は狭隘・線形不良区間と渋滞対策ポイント（森屋交差点）の解消を図り、交通量の増大に対応するためのバイパス整備である。（府の対応） ・本事業の完成予定年度は未定となっている。今後、安全対策上必要な I 期区間の歩道未整備箇所の整備を平成22 年度までに進めるが、残る I 期区間の4車線化、II 期及びIII期区間の整備については、府の財政状況を踏まえ事業スケジュールを見極めたうえで、本委員会に報告することを確認した。 <p>【H24建設事業評価における報告】</p> <p>国道 309 号（河南赤阪バイパス）道路整備事業については、平成20 年度の再評価案件として審議を行った。その際、「事業実施は妥当」と判断していたが、残る I 期区間の 4 車線化、II 期及びIII期区間の整備については、府の財政状況を踏まえ事業スケジュールを見極めた上で、報告することとなっていた。</p> <p>平成 24 年 3 月に策定した「大阪府都市整備中期計画（案）」の方針に基づき、III期区間を休止することで36 億円のコスト縮減を図り、I・II 期区間については継続（再開）するとの説明を受けた。</p>
その他	<p>【上位計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪府都市整備中期計画（案）（H24.3.30）

6 評価結果

評価結果	<p>○継続</p> <p><判断の理由></p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な幹線道路ネットワークの強化、沿道地域の発展、防災機能の強化、現道の渋滞緩和など、必要性について変化はない。 ・本事業区間に接続する区間は供用済みであるため、代替案立案の余地はない。 <p>以上により事業を継続する。</p>
------	---

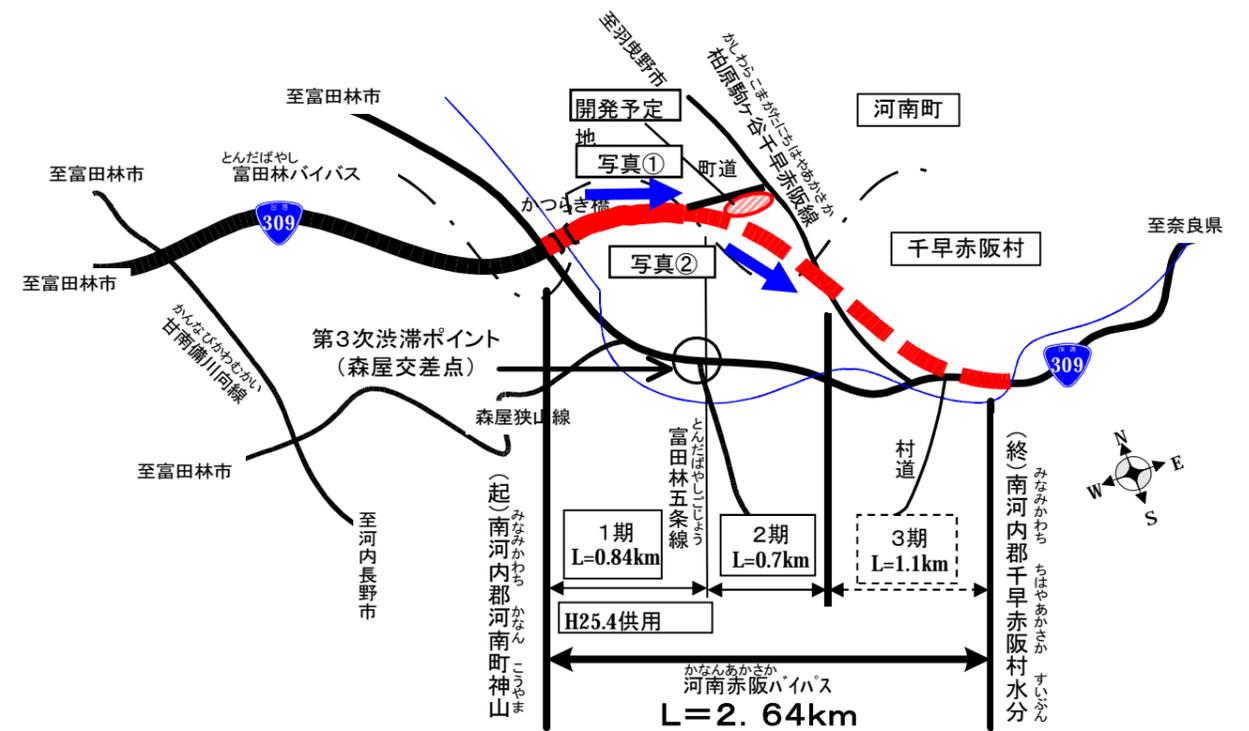
平成25年度 再々評価 (一般国道309号(河南赤阪BP 1・2期) 道路事業)

事業箇所図



※旗揚げ箇所以外、改良済み

平面図



現況写真

写真①



写真②



標準断面図

