

かしわらこまがたにちはやあかさか
主要地方道 柏原駒ヶ谷千早赤阪線
道路改良事業
[太子町・河南町]

【事前評価】

1. 事業概要

■事業目的

本路線は、太子町と河南町を南北に結ぶ主要な道路であり、また南河内地域の南北方向の交通軸を担う路線である。

本事業は、以下を目的に整備するものである。

- 主要渋滞箇所（太子町南交差点）の渋滞緩和
（京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会H25.2）
- 道路ネットワーク構築による防災機能の強化
- 幹線道路の土地利用促進による地域活性化
- 連続的に歩道整備を行うことによる歩行者等の安全確保

■路線位置図

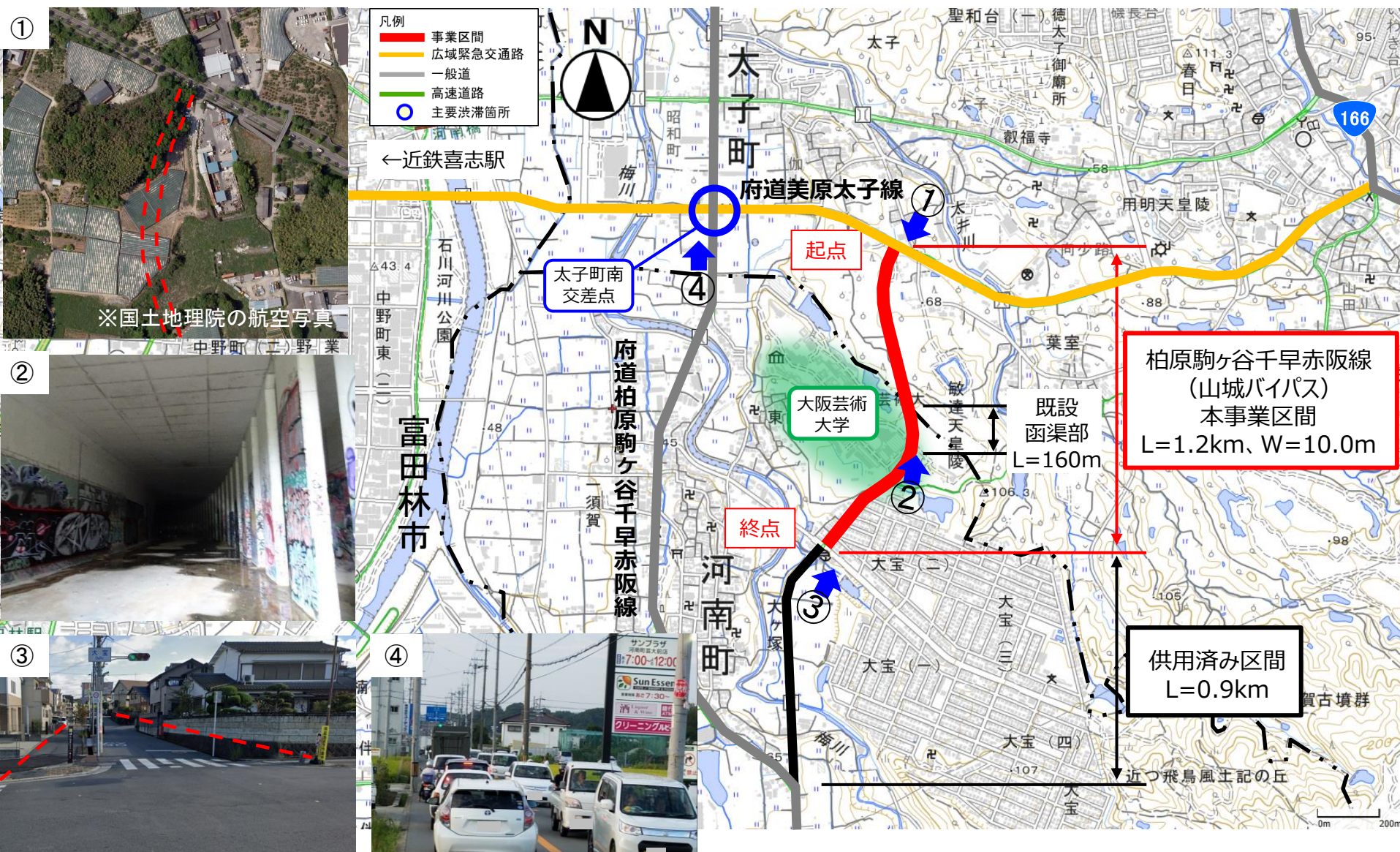


■事業箇所図



1. 事業概要

■事業箇所図



1. 事業概要

■道路築造

○事業延長：約1.2km

○道路幅員：10.0m（標準部）

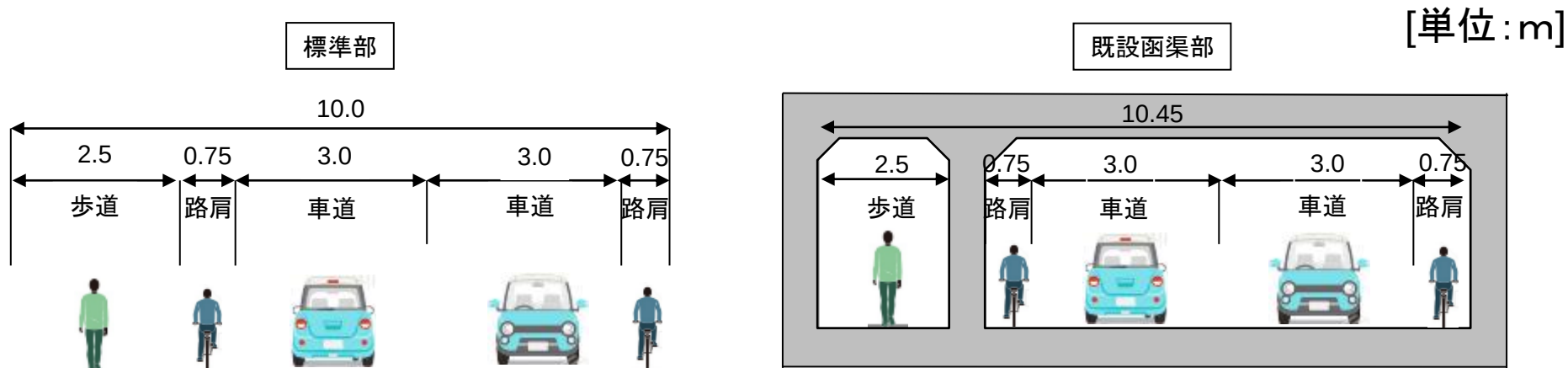
車道 2車線（3.0m × 2）

歩道 片側（2.5m）

10.45m（既設函渠部）

車道 2車線（3.0m × 2）

歩道 片側（2.5m）



1. 事業概要

■事業費の内訳

○全体事業費 約 34.3 億円〔国18.8億円、府15.5億円〕

【内訳】 調査費等 約 1.7 億円

用地費 約 8.8 億円（うち 補償費 約 0.9億円）

工事費 約 23.8 億円

【事業費の積算根拠】

・予備設計成果

・用地費単価：宅地 59千円／m² （他事業の実績）

畑・果樹園 45千円／m²

山林 2千円／m²

・補償費単価：戸建住宅 35,000千円／戸（他事業の実績）

2. 事業の必要性等に関する視点

■上位計画等における位置付け

＜大阪府都市整備中期計画(R3.3改訂)＞(大阪府交通道路マスタープランに基づき、令和3年からの10年間におけるインフラ整備のアクションプラン)

- ・本路線は、**再開**として位置づけ

＜太子町都市計画マスタープラン(H30.3)＞

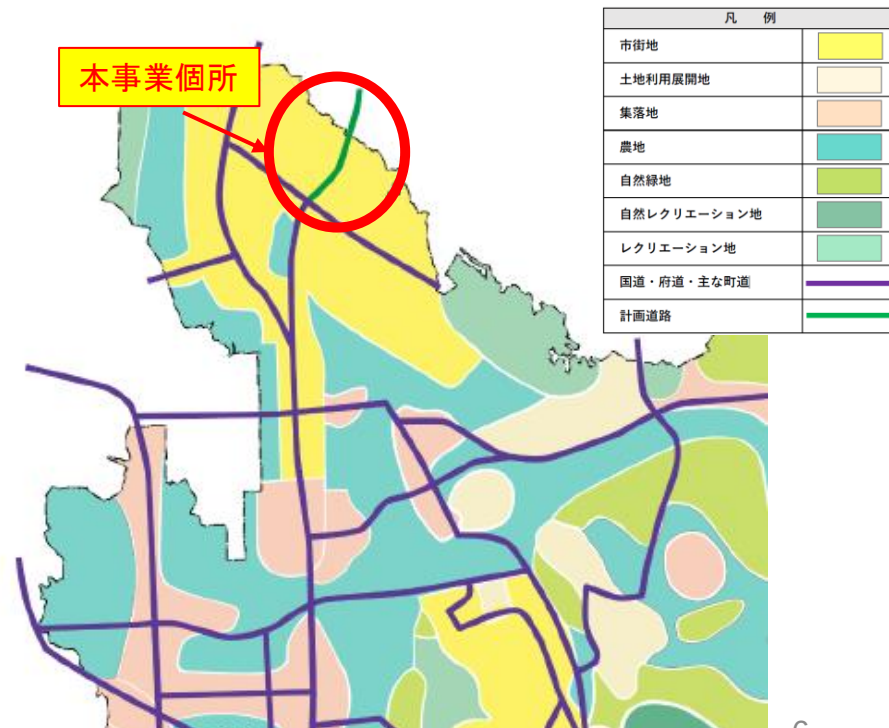
- ・周辺市町村との広域的な連携を進め、都市基盤施設の相互利用を図るため、本路線を「**南北方向の交通軸の機能強化を図るため整備を促進**」と位置づけ

＜河南町都市計画マスタープラン(R3.3)＞

- ・本路線沿道には、「**商業・工業施設等の集積を図り、周辺環境に配慮した土地利用の誘導を図る**」と位置付け
- ・広域的な幹線道路の整備として、南阪奈道路や国道309号方面に繋がる本路線について、「**延伸整備を促進**」と位置づけ



太子町都市計画マスタープラン(H30.3)より抜粋



河南町都市計画マスタープラン(R3.3)より抜粋

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の優先度

●交通機能の強化

- ・主要渋滞箇所(太子町南交差点)の**渋滞緩和**
- ・連続的に歩道整備を行うことによる**歩行者等の安全確保**

●防災機能の強化

- ・**道路ネットワークが構築**されることで、本地域が一体となって取り組む**消防・救急活動に寄与**
- ・広域緊急交通路である南阪奈道路、府道美原太子線への**アクセス向上**

●その他

- ・太子町及び河南町より早期整備要望がある
- ・両町において当該事業の**用地取得を実施する協力体制が確立**されている

以上より、本事業の優先度は高い



府道柏原駒ヶ谷千早赤阪線の渋滞・歩道整備の状況

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業をめぐる社会経済情勢等

「山城BPの経過」

H 4 太子町及び河南町から整備要望

H7 芸大敷地内ボックス工事着手

H8 芸大敷地内ボックス工事完了

H10～ 用地買収着手

H20 財政再建プログラムにより、事業休止

☞境界確定の難航により工事着手の見込みが立たず
早期事業完了が困難なため

R3.3 大阪府都市整備中期計画に「事業再開」と位置づけ

④境界確定の見通しがたったことや事業実施に向けての
両町の協力体制が担保されたため

R7.2 両町と基本協定書締結（役割分担、現道の引継）

「周辺道路の整備状況」

○府道美原太子線粟ヶ池バイパスの整備が完了(R1.8供用)

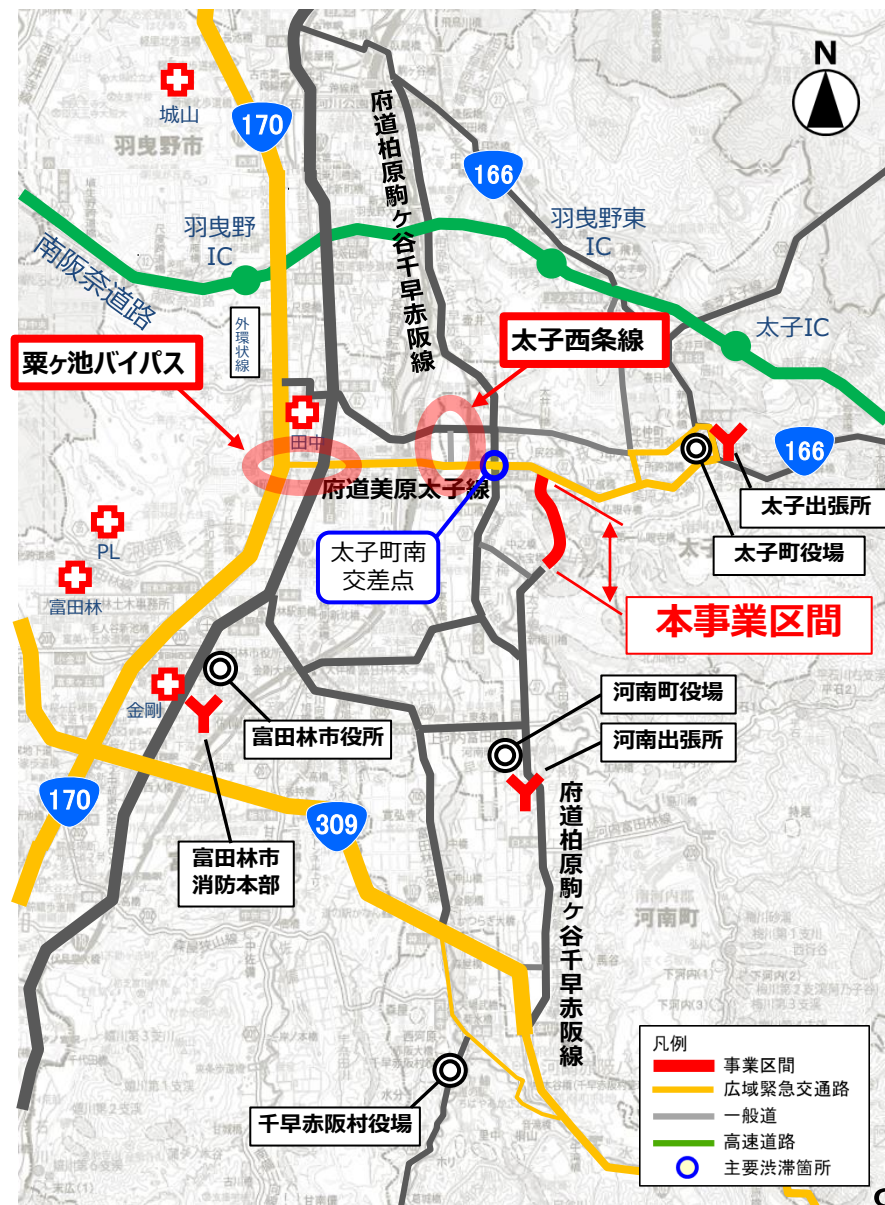
○町道太子西条線の整備が完了(H30.3供用)

「周辺の防災関連施設」

○南阪奈道路、府道美原太子線が広域緊急交通路に指定



■事業箇所図



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)①

◆費用便益比とは

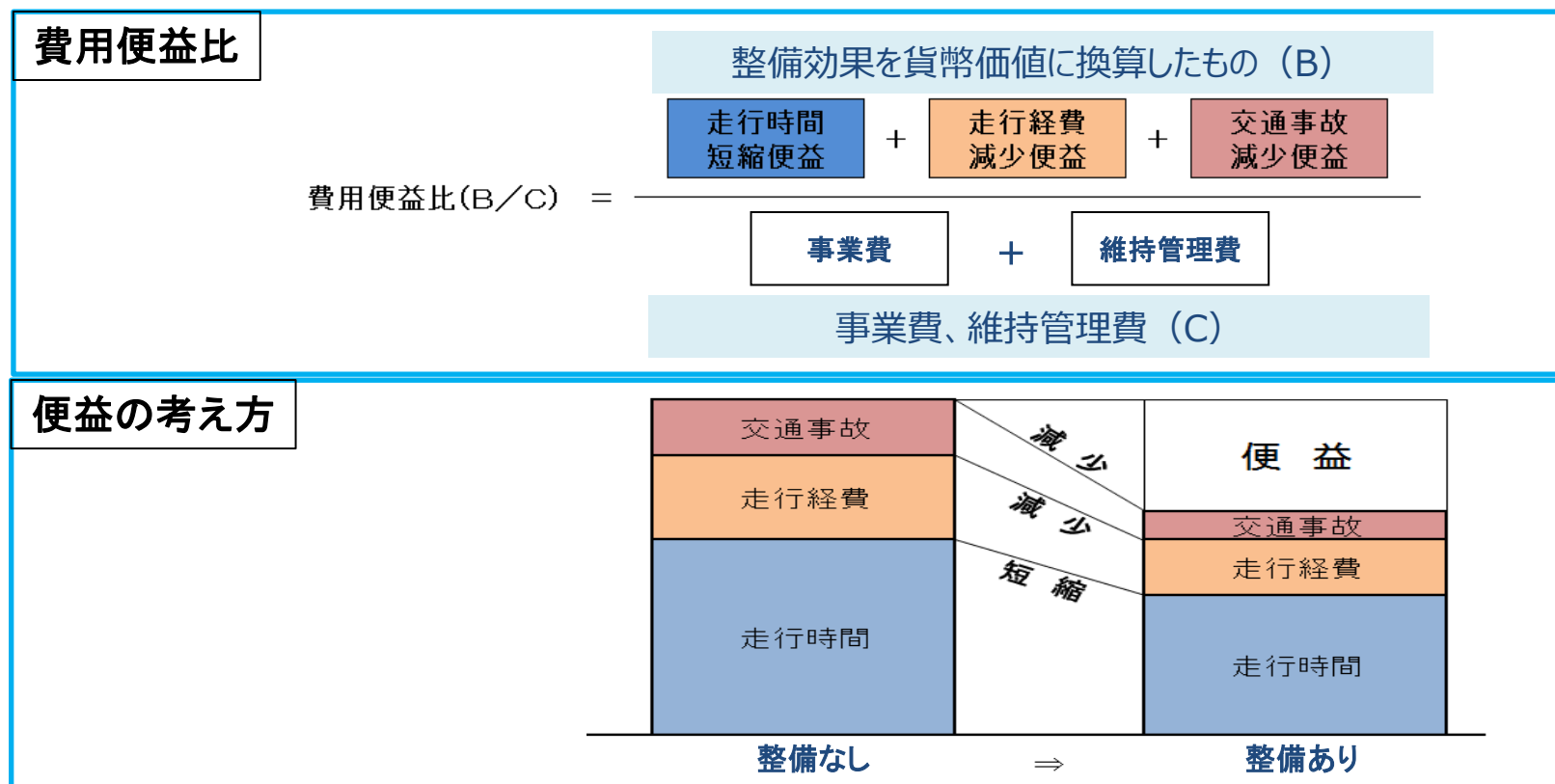
＜便益＞を＜費用＞で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

◆道路事業の費用便益比(B/C)

費用: 道路整備に要する事業費＋維持管理に要する費用(C: コスト)

便益: 整備効果を貨幣価値に換算したもの(B: ベネフィット)

走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋交通事故減少便益



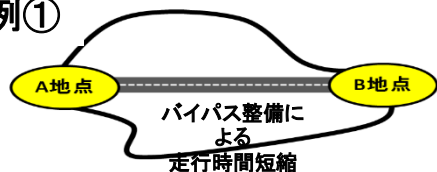
2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行時間短縮便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮されることにより、道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

○整備の有無による走行時間費用の年間の総和の差により算出
走行時間費用(円/年)
＝交通量(台/日×走行時間(分)
×時間価値原単位(円/台・分)
×365(日/年)

例①



例②



⇒この整備無しと有りの費用の差を、リンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の走行時間短縮便益 73.5億円が算出される。

◆走行経費減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、燃費が向上するなど走行経費(※)が節約されることにより、道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

※走行経費:燃料費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費など

○整備の有無による走行費用の年間の総和の差により算出
走行費用(円/年)
＝交通量(台/日)×リンク延長(km)
×走行経費原単位(円/台・km)
×365(日/年)

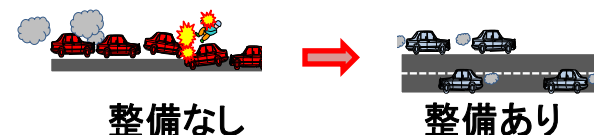
⇒この整備無しと有りの費用の差を、リンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の走行経費減少便益 8.9億円が算出される。

◆交通事故減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通の分散化が図られ、交通事故による社会的損失(※)の減少を貨幣換算したもの。

※社会的損失:人的損害額(運転者、同乗者、歩行者など)、物的損害額(車両、構造物の事故損失)、事故渋滞による損失額

○整備の有無による損失の年間の総和の差により算出
損失(円/年)
＝リンク交通量(台・km/日)
×係数(円/台・km)×365(日/年)
＋リンク交差点箇所数(台・箇所/日)
×係数(円/台・箇所)×365(日/年)



⇒この整備無しと有りの費用の差をリンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の交通事故減少便益1.8億円が算出される。

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)②

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

○算出条件等

使用マニュアル : 費用便益分析マニュアル
(国土交通省令和7年8月)

基準年 : 令和7年度

検討期間 : 50年間

社会的割引率 : 4%

交通量推計時点 : 令和22年(2040年)度

推計に用いた資料 : 平成27年度全国道路・
街路交通情勢調査

全体事業費 : 約32.7億円(単純価値)

維持管理費 : 約451万円/年

◆費用便益比

$$B/C = 1.74$$

◆便益(B)

総便益	84.1億円
走行時間短縮便益	73.5億円
走行経費減少便益	8.9億円
交通事故減少便益	1.8億円

◆費用(C)

総費用	48.3億円
全体事業費 (現在価値)	47.6億円
維持管理費(50 年間、現在価値)	0.6億円

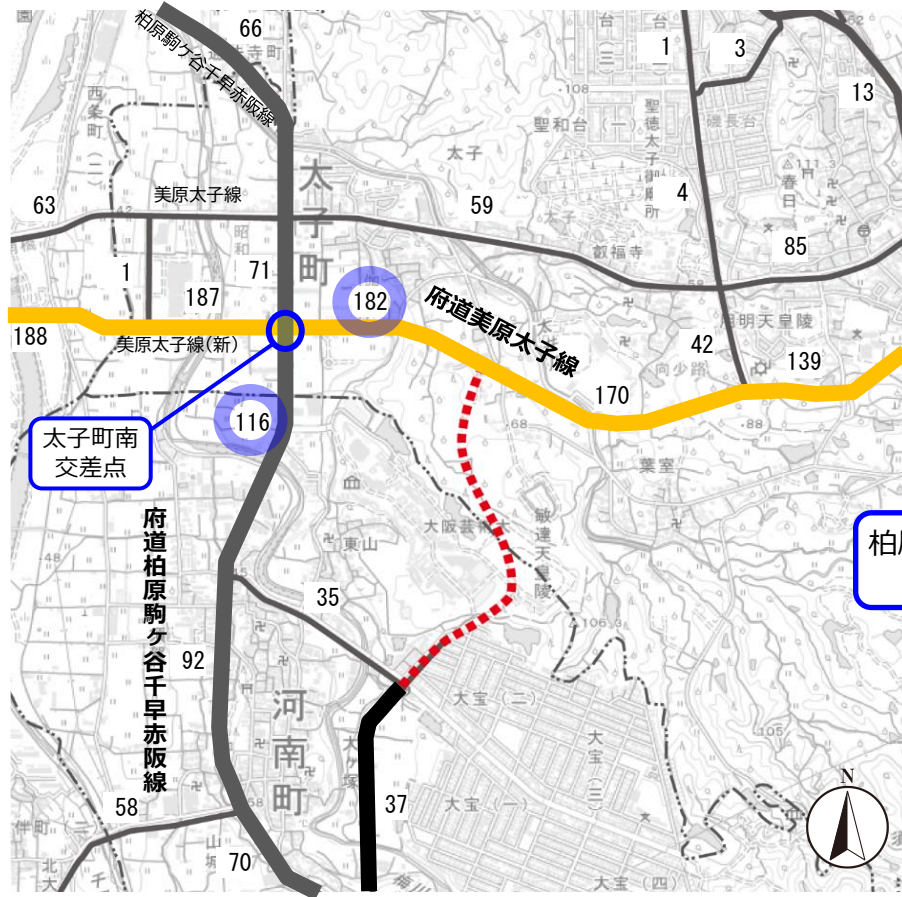
※総費用及び総便益は
基準年の価値に換算した現在価値額

2. 事業の必要性等に関する視点

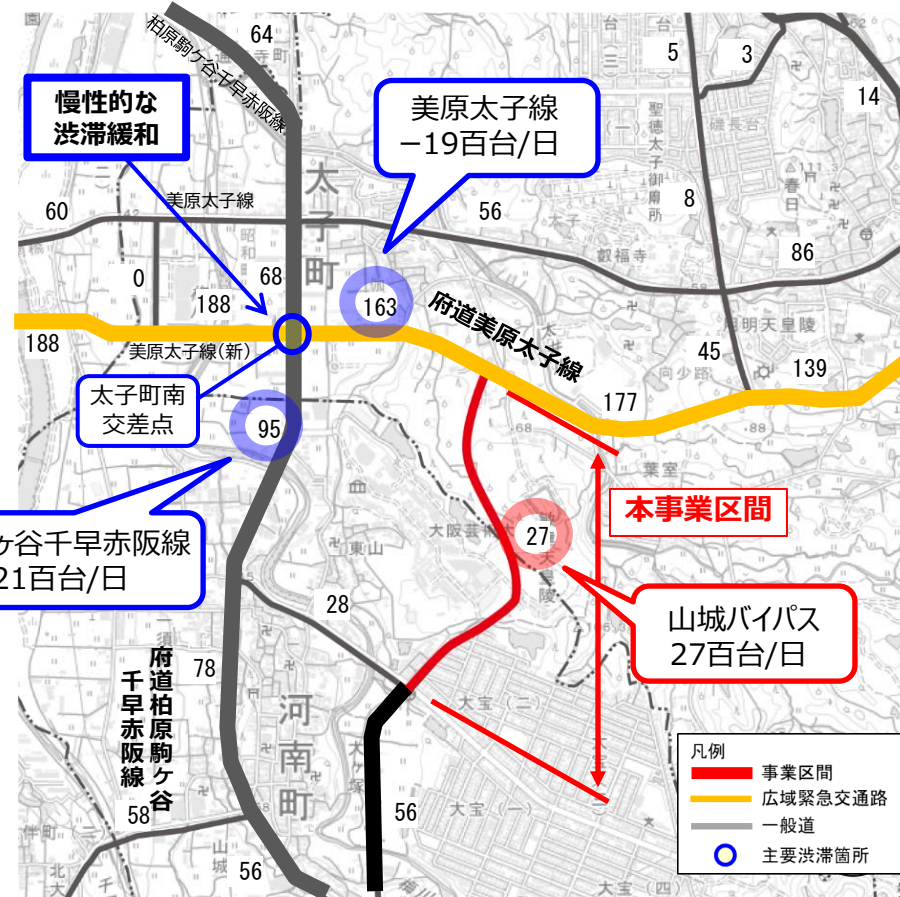
■事業の投資効果(費用便益分析)③

交通量図(単位:百台/日)

整備なし(R22)



整備あり(R22)



○本事業の整備により、府道柏原駒ヶ谷千早赤阪線 (-21百台/日)、府道美原太子線 (-19百台/日) 等から山城バイパス (+27百台/日) に交通転換すると予測

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業効果の定性的分析

【安全・安心】

- 山城バイパスの整備により、南北方向の交通軸が強化され緊急時の道路ネットワークが構築されることで**本地域が一体となって取り組む消防・救急活動に寄与**
- 広域緊急交通路である南阪奈道路や、府道美原太子線への**アクセスが向上**するなど、広域的な**緊急時のネットワークの構築**が期待できる。

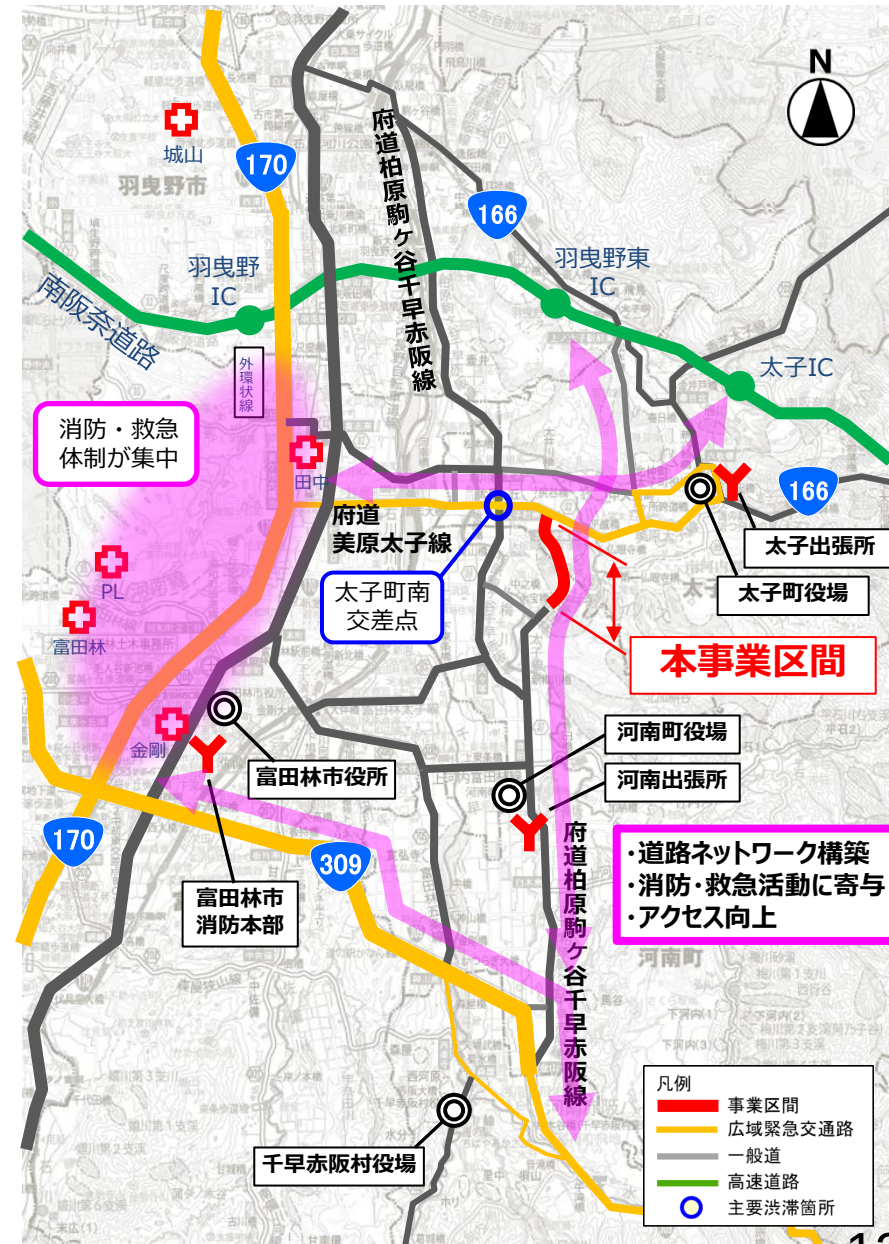
参考：本地域の消防・救急体制について

■現状

- 太子町、河南町、千早赤阪村の消防・救急業務は、大阪南消防組合の富田林市消防署に位置づけされている。
- また、医療機関は富田林市に集中しているため、3町村の消防・救急体制は富田林市が中心となっている状況
- そのため、地震や大雨などの災害時には近隣自治体との相互協力が必要となることから、道路網の構築が重要

■課題

- 本地域の道路網は、東西軸は、府道美原太子線、国道309号の整備により充実
- 一方、南北軸は、府道柏原駒ヶ谷千早赤阪線のみに依存している状況
- そのため、南北方向の交通軸の機能強化を行うことで、道路ネットワークの構築が必要



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業効果の定性的分析

【活力】

- 山城バイパス沿道や、本バイパスが接続する府道美原太子線沿道においては、**商業施設や工業施設等**の土地利用を誘導する区域に位置付けられており、山城バイパスが整備されることで、**沿道区域の土地利用が促進**される。
- 山城バイパスの整備により、太子町と河南町の中心地域を繋ぐ南北軸が強化され、ネットワークを活用し**地域間交流の促進・活発化**に寄与する。

参考：太子町 都市計画マスタープラン(H30. 3)より

3・1 土地利用方針

○美原太子線沿道

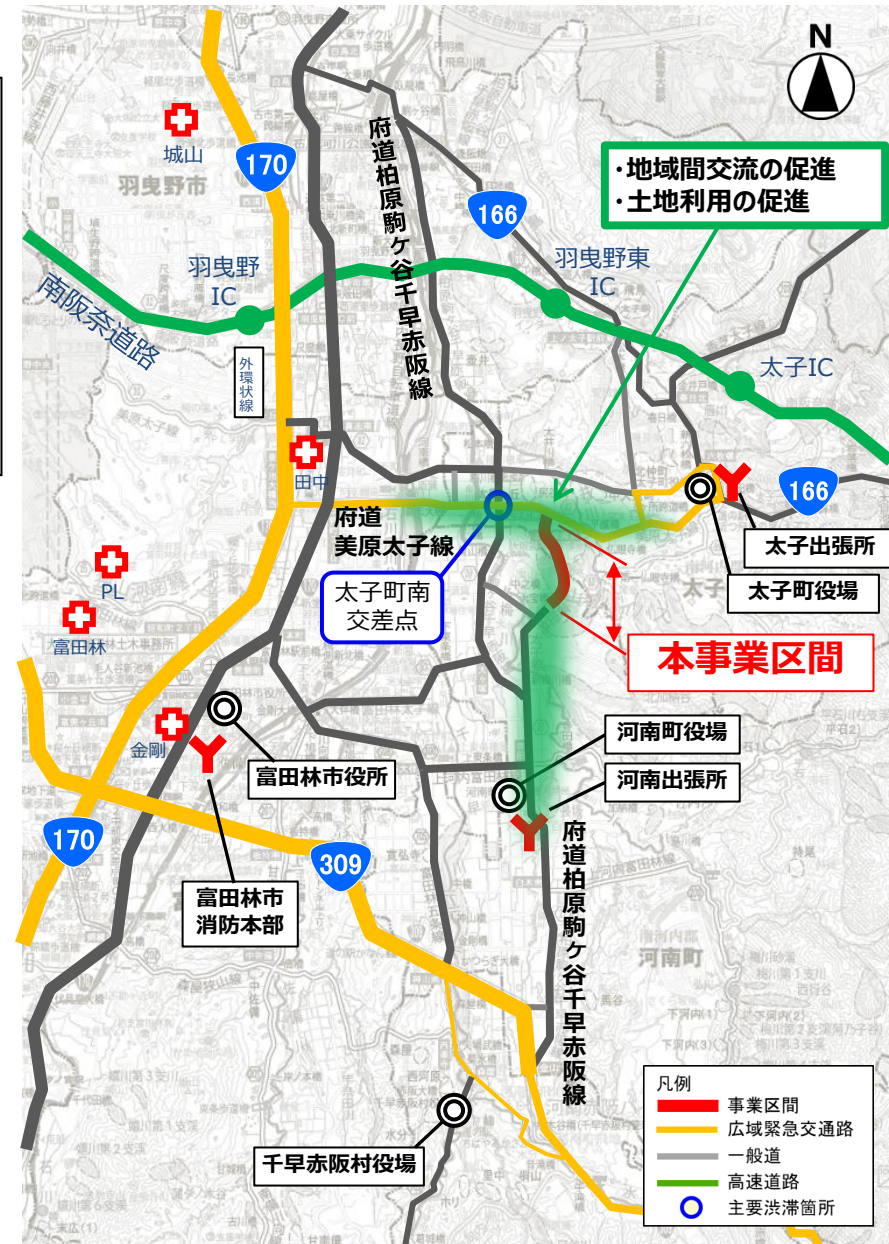
「幹線道路に適した地域活性化に寄与する土地利用や沿道型商業・業務施設など地域振興に寄与する土地利用の誘導を図ります。」

参考：河南町 都市計画マスタープラン(R3. 3)より

3-2. 土地利用の方針

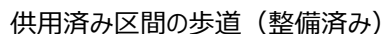
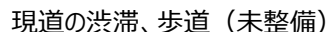
○山城バイパス沿道

「商業・工業施設等の集積を図り、周辺環境に配慮した土地利用の誘導を図ります。」



■事業効果の定性的分析

○連続的に歩道整備を行うことにより、**利用者の安全性・快適性**が向上する。



3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減の工夫等

■事業の進捗の見込みの視点

- 令和8年度～令和10年度：測量・設計
- 令和9年度～令和12年度：用地買収
- 令和9年度～令和16年度：工事
- 令和16年度：完成

■コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

【コスト縮減】

○施工にあたっては、現場発生残土の公共工事間流用を行っていく。

【代替案立案等の可能性】

○本事業の一部区間及び隣接区間が既に整備済であるため、本事業によりネットワークの強化を図ることができる。

以上のことから、原案が適切である。

4. 対応方針（原案）

○事業実施

＜判断の理由＞

- 本事業の完成により主要渋滞箇所（太子町南交差点）の渋滞緩和に寄与すること
- 南北方向の交通軸が強化され緊急時の道路ネットワークが構築されることで本地域が一体となって取り組む消防・救急活動に寄与するとともに、広域緊急交通路である南阪奈道路や府道美原太子線へのアクセスが向上するなど、広域的な緊急時のネットワークの構築ができること
- 太子町と河南町の中心地域を繋ぐ南北方向の交通軸が強化され地域間交流や沿道の土地利用が促進・活発化すること
- 連続的に歩道整備を行うことによる歩行者等の安全性が確保されること
- 太子町及び河南町より早期整備要望があり、また両町において本事業の用地取得を実施する協力体制が確立されていること

以上の理由により、本事業を実施する。