

平成30年度 事後評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	大阪外環状線（東大阪市）連続立体交差事業（長瀬駅付近）
担当部署	都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ(06-6944-9282)
事業箇所	東大阪市永和1丁目～衣摺5丁目
事業目的及び事業内容	<p>【事業目的】 本路線は「大阪外環状線計画」における城東貨物線の旅客化や「東大阪新都心整備計画」等による、まちの活性化に伴い発生が予想される交通混雑を鉄道の高架化により解消し、また、地域の生活環境及び利便性の向上を図るため、側道の整備を行い、周辺市街地の一体化を図るなどを目的とした事業である。</p> <p>【事業内容】 ・事業区間 : 2.2 km ・高架化される駅 : JR長瀬駅（新駅） ・踏切除却数 : 11箇所</p>
関連事業とその現状	<ul style="list-style-type: none"> （仮）柏田駅前広場事業（平成19年度完了） 太平寺上小阪線（街路事業）（平成28年度完了）
社会経済情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年度調査で、踏切遮断交通量約53,000台/日、踏切遮断時間約2.7時間/日 平成20年3月に高架化完了し、現在の交通量も当時とそれほど変わっていないが、踏切遮断時間がなくなり、交通渋滞が解消されている。
事業実施による自然環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> 列車の走行に伴う騒音、振動を低減させるため、高架橋の高欄は遮音性の高い鉄筋コンクリート構造とする等、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全対策に配慮している。 既成市街地における既存鉄道の立体交差事業であり、自然環境に与える影響はほとんどないと考えられる。
最終評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	<p>【最終評価時の府の対応方針】 ・平成20年3月に高架化完了し、踏切遮断が解消している。 ・側道部分についても、平成26年度に工事完了が見込まれており、必要性にも変化はないことから、事業を継続する。</p>

2 事業効果の分析等

	最終評価時点 H24	事後評価時点 H30	変動要因の分析
事業費	約164億円 〔国:47億円、府:31億円 市:16億円、鉄道:70億円〕	約160億円 〔国:45億円、府:30億円 市:15億円、鉄道:70億円〕	

経過	① 16年 ② 昭和58年度 ③ 平成11年度 ④ 平成26年度	① 18年 ② 昭和58年度 ③ 平成11年度 ④ 平成28年度	
定量的効果 (費用便益分析等)	<p>【効果項目】 ・移動時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益</p> <p>【分析結果】 B/C: 4.03 B (便益) : 444.8 億円 C (費用) : 110.5 億円</p> <p>【算出方法】 国土交通省「連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル」(平成20年11月)により算出。</p>	<p>【効果項目】 ・移動時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益</p> <p>【分析結果】 B/C: 4.16 B (便益) : 446.9 億円 C (費用) : 107.5 億円</p> <p>【算出方法】 国土交通省「連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル」(平成20年11月)により算出。</p>	事業費の精算(約4億円減)に伴い、再計算を行った。
事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	<p>【効果項目】 [安全・安心] ・踏切除却により踏切事故が解消される。 ・踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。 ・駅及びその周辺施設の整備にあわせバリアフリー化が促進される。</p> <p>[活力] ・鉄道の高架化により市街地の分断が解消され、高架下の活用が可能となる。</p> <p>[快適性] ・鉄道高架化により騒音の改善が図れる。</p> <p>【受益者】 地域住民、道路利用者等</p>		
その他特記事項	—		

3 評価結果と今後の同種事業に対する改善措置等

評価結果 (事業効果の発現状況等)	・平成20年3月に鉄道高架化が完了し、11箇所の踏切を除却できたことにより、都市内交通の円滑化や分断された市街地の一体化を図れた。
今後の同種事業に対する改善措置等	—

平成30年度 事後評価 (大阪外環状線(東大阪市)連続立体交差事業)

