

令和 7 年度 再評価調書

1 事業概要

事業名	都市計画道路 大阪瓢箪山線 街路事業	
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	東大阪市吉田 6 丁目～若草町 1 丁目	
再評価理由	事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中の事業	
事業目的	都市計画道路大阪瓢箪山線は、東部大阪地域を東西に結ぶ約 7.3 k m の都市計画道路である。 本事業区間は、東部大阪地域の道路ネットワークの機能を強化するとともに、広域緊急交通路に指定されている府道大阪中央環状線から国道 170 号までの区間の唯一のミッシングリンクを解消し、災害時におけるリダンダンシーの確保にもつながり、防災機能の強化に寄与すること。また、東大阪市街地における交通渋滞の緩和を図ること、路肩と歩道を確保することで、自転車と歩行者を分離することによる利用者の安全性・快適性の向上を目的としている。	
事業内容	道路改築 延長：約 0.9km 幅員：16.0m 車道 ：2 車線（3.0m×2） 路肩 ：両側（1.5m×2） 植樹帯：両側（1.0m×2） 歩道 ：両側（2.5m×2）	
事業費 （ ）内の数値は 前回評価時点のもの	全体事業費：約 40.5 億円（約 22.6 億円）〔国：22.3 億円、府：18.2 億円〕 （内訳） 調査費等 約 2.4 億円（約 0.3 億円） 用地費 約 23.6 億円（約 12.7 億円） 工事費 約 14.5 億円（約 9.6 億円）	【工事費の内訳】 道路築造工事 4.3 億円（4.0 億円） 電線共同溝築造工事 3.2 億円（－億円） 橋梁工 7.0 億円（5.6 億円）
事業費の変更理由	・工場等の物件調査費の増額（+2.1 億円） ・補償費について、建物種別による概算額で試算していたが、物件調査の実施結果に基づく補償額算定により増額（+10.9 億円） ・物価高騰による、労務費、材料費の見直しにより費用が増額（+2.0 億円） ・施工計画見直しに合わせた仮橋追加等による増額（+2.8 億円）	
維持管理費	約 475 万円／年	
関連事業	・近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業	

	事前評価時点 H27	再評価時点 R7	変動要因 の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	【周辺道路の整備状況】 ・近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業において、平成 26 年 9 月に全線高架化が完了し、隣接する一体整備区間の都市計画道路大阪瓢箪山線約 1.2 km 区間については、平成 31 年度供用開始に向けて事業中である。 ・また、本事業区間の周辺は、大阪地区渋滞協議会において、主要渋滞箇所や主要渋滞区間として、位置づけられており、交通渋滞が地域の課題となっている。 【周辺道路の交通量】 H22 道路交通センサス 府道八尾茨木線：20,868 台/日 府道大阪東大阪線：20,205 台/日	【周辺道路の整備状況】 ・近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業において、平成 26 年 9 月に全線高架化が完了し、一体で整備してきた都市計画道路大阪瓢箪山線約 1.2km 区間が平成 31 年 3 月に供用開始。 ・また、本事業区間の周辺は、大阪地区渋滞協議会において、主要渋滞箇所や主要渋滞区間として、位置づけられており、交通渋滞が地域の課題となっている。 【周辺道路の交通量】 R3 道路交通センサス 府道八尾茨木線：17,878 台/日 府道大阪東大阪線：15,258 台/日	H27 から R3 センサスでは、府域全体で交通量は減少傾向にある。
地元の 協力体制等	地元市より早期整備要望があり、また地元市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こと。		
事業の投資効果 ＜費用便益分析＞ または ＜代替指標＞	【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】 ・$B/C=1.12$ ・$B=18.4$ 億円 ・$C=16.5$ 億円 【算出方法】 ・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 ・H17 交通センサスベースの H42 将来交通推計値により算出 ・利用者均衡配分により算出	【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】 ・$B/C=1.31$ ・$B=46.8$ 億円 ・$C=35.9$ 億円 【算出方法】 ・国土交通省「費用便益分析マニュアル（令和 7 年 8 月）」により算出 ・H27 交通センサスベースの R22 将来交通推計値により算出 ・利用者均衡配分により算出	・物件調査結果による用地補償費の増額。 ・物価高騰による、労務費、材料費の見直しによる増額 ・将来ネットワークの設定について、現況に加え、事業化済みの箇所を考慮したことによる便益の増加。

事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	【安心・安全】 ・広域緊急交通路である府道大阪中央環状線から国道 170 号までの区間のミッシングリンクが解消されることで、接続する新たなネットワークが構築されるとともに八尾茨木線等のリダンダンシーを確保する。 ・十分な幅員が確保された車道、歩道、路肩が整備され、自動車、歩行者、自転車の分離が期待されるため、利用者の安全性が向上する。 ・無電柱化することで、自然災害時における電柱倒壊による道路の寸断を回避でき、災害時の避難路になるなど防災機能の強化に寄与する。 【活力】 ・事業区間と並行する府道八尾茨木線、大阪東大阪線等に交通が分散され、交通渋滞の緩和に寄与する。 ・東花園駅や河内花園駅へのアクセス性が向上する。 ・広幅員な街路を整備することで良好な都市空間が形成される。 【快適性】 ・十分な幅員が確保された車道、歩道、路肩が整備され、利用者の快適性が向上する。 ・無電柱化により、良好な景観が形成される。 【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民
---	---

	事前評価時点 H27	再評価時点 R7	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 28 年度 ② 平成 28 年度 ③ 平成 34 年度	① 平成 28 年度 ② 平成 28 年度 ③ 令和 9 年度	一部区間の用地買収に時間を要しており、工事着手が遅れることから、完成予定年度を延期。
＜進捗状況＞	—	・全体 38% (15.4 億円/40.5 億円) ・調査費等 50% (1.2 億円/2.4 億円) ・用地 60% (14.2 億円/23.6 億円) ・工事 0% (0.0 億円/14.5 億円)	
事業の必要性等に関する視点	・本路線は、東部大阪地域を東西に横断する道路であり、国道 170 号と接続することでミッシングリンクが解消し、道路ネットワークの機能強化が図られ、周辺道路の渋滞緩和に寄与する。 ・また新たな道路ネットワークが形成されることで、災害時におけるリダンダンシーの確保ができ、防災機能の強化が図られる。 ・自動車と自転車、歩行者を分離することで利用者の安全性・快適性の向上が図られる。 以上より事業の必要性に変わりはない。		

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	・都市計画道路大阪瓢箪山線は、これまで近鉄奈良線連続立体交差事業とあわせて整備を進めるなど整備を行ってきた。国道 170 号まで接続することで路線全体の整備効果を発揮できることから、残る本事業区間について引き続き整備を進める。
--------------	---

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	【コスト縮減】 ・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用、コンクリート二次製品の活用を行っていく。 ・電線共同溝の整備にあたり、①浅層埋設方式の活用することで、掘削土量の削減、支障物移設の減少によるコスト縮減方法や、②管路部へF E P管を採用することで材料費の削減、施工の省力化によるコスト縮減方法の導入を検討していく。 【代替案の必要性】 ・本事業は都市計画決定に基づき実施するものであり、用地買収が約 60%進捗している。 ・隣接する工区が整備されており、本事業区間を整備することで、道路の連続性を図ることができ、道路ネットワークの強化に寄与する。 以上のことから、原案が適切である。
---------------------	--

5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	・周辺は、市街地が形成されており、新たな自然環境への影響は少ない。 ・周辺道路の交通混雑が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与。
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 本事業は、概成として位置づけ ・東大阪市都市計画マスタープラン（R2.3） インフラの整備・改修等により、災害リスクを低減させるための取組として、「（都）大阪瓢箪山線整備」と位置づけ
その他特記事項	—

6 対応方針（原案）

対応方針 (原案)	○事業継続とする。 <判断の理由> ○広域緊急交通路である府道大阪中央環状線から国道 170 号までの区間の唯一のミッシングリンクが解消されることで、新たなネットワークが構築されるとともに、八尾茨木線等のリダンダンシーを確保できること。 ○事業区間、並行する府道八尾茨木線、大阪東大阪線に交通が分散され、交通渋滞の緩和に寄与すること。 ○十分な幅員が確保された車道、歩道、路肩が整備され、自動車、歩行者、自転車の分離が期待されるため、利用者の安全性が向上すること。 ○道路整備とあわせて無電柱化を行うことで、地震や台風等の自然災害時における電柱倒壊による道路の寸断を回避でき、災害時の避難路になるなど防災機能の強化に寄与すること。 ○東花園駅や河内花園駅へのアクセス性が向上すること。 ○広幅員な街路を整備することで良好な都市空間が形成されること ○地元市より早期整備要望があり、また地元市において当該事業の用地所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、事業を継続する。
----------------------	--