

令和7年度 事前評価調書

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	東大阪市西岩田3丁目地内	
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7.3kmの都市計画道路である。 本事業は、未整備区間である第二寝屋川から府道大阪中央環状線までの約0.4kmについて、大阪モノレール延伸事業、近鉄奈良線（仮称）瓜生堂駅の新駅設置と合わせて整備を行い、地域の活性化向上に寄与するものである。また、自転車通行空間と両側歩道を確保し、自転車と歩行者を分離することによる利用者の安全性や快適性の向上、交差点部の線形不良を解消することによる車両の交通安全対策、さらに、災害時におけるリダンダンシーの確保、災害拠点病院へのアクセス向上や、東大阪市街地における交通渋滞の緩和を目的とするもの。	
事業内容	道路築造 事業延長：約0.4km 道路幅員：15.0m 車道：2車線〔3.0m×2〕 路肩：両側〔1.0m×2〕 歩道：両側〔3.5m×2〕	
事業費	全体事業費：約20.2億円〔国：約11.1億円、府9.1億円〕 （内訳）調査費等 約 1.3億円 用地費 約 9.8億円 工事費 約 9.1億円	
	【事業費の積算根拠】 ・予備設計成果を基に概算事業費を算出 ・用地取得にかかる物件補償は、概算額から算出	【工事費の内訳】 ・道路築造工 約5.9億円 ・電線共同溝 約3.2億円
事業費の変動要因	・工事費については概算額で計上しており、今後、詳細設計により変動する可能性がある。	
維持管理費	約200万円／年 道路部：34万円/千m ² ・年（過去5年府内実績より算出）	
関連事業	・大阪モノレール延伸事業 ・近鉄奈良線新駅設置事業	

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） 着手※として位置づけ ※大阪モノレール延伸事業や（仮称）瓜生堂駅及び駅周辺整備事業と合わせて整備 - 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								
優先度	- 広幅員な道路を整備し、自転車と歩行者を分離することで利用者の安全性・快適性が向上すること。 - 平行する周辺道路における主要渋滞箇所などの慢性的な渋滞緩和に寄与すること。 - 国道 308 号や府道大阪中央環状線などのリダンダンシーを確保すること。 - 災害拠点病院へのアクセス性が向上すること。 - 広幅員な道路整備とあわせて無電柱化を行うことで、電柱の倒壊による寸断を回避でき、災害時の避難路になるなど防災機能の強化にも寄与すること。 - 大阪モノレール延伸事業及び近鉄奈良線（仮称）瓜生堂駅の新駅設置と合わせて整備を行うことで、地域の活性化向上につながる。 - 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。 以上より、本事業の優先度は高い。								
事業を巡る社会経済情勢等	〔周辺の整備状況〕 - 都市計画道路大阪瓢箪山線（大阪中央環状線以東）が H13 年度に供用し、府道大阪中央環状線との交差点（西岩田 2 丁目交差点）が令和元年 6 月に供用 - 大阪モノレール延伸事業及び近鉄奈良線新駅設置事業を整備中 〔周辺の防災関連施設〕 - 国道 308 号、府道大阪中央環状線、近畿自動車道等が広域緊急交通路に指定 - 東大阪医療センターは、災害拠点病院に指定 【周辺道路の交通量（R3 全国道路・街路交通情勢調査）】 <table><tr><td>一般国道 308 号</td><td>: 50,017 台/日</td></tr><tr><td>府道八尾茨木線</td><td>: 17,878 台/日</td></tr><tr><td>府道大阪東大阪線</td><td>: 15,116 台/日</td></tr><tr><td>府道大阪中央環状線</td><td>: 61,417 台/日</td></tr></table>	一般国道 308 号	: 50,017 台/日	府道八尾茨木線	: 17,878 台/日	府道大阪東大阪線	: 15,116 台/日	府道大阪中央環状線	: 61,417 台/日
一般国道 308 号	: 50,017 台/日								
府道八尾茨木線	: 17,878 台/日								
府道大阪東大阪線	: 15,116 台/日								
府道大阪中央環状線	: 61,417 台/日								
地元の協力体制等	地元市から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】 ・ 走行時間短縮便益 16.7 億円（基準年における現在価値） ・ 走行経費減少便益 1.7 億円（基準年における現在価値） ・ 交通事故減少便益 0.5 億円（基準年における現在価値） 【分析結果】 ・ B/C=1.44 B=18.9 億円 C=13.2 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 全国道路・街路交通情勢調査に基づく R22 年（2040 年）将来交通推計値により算出
事業効果の 定性的分析 （安全・安心、活 力、 快適性等の有効 性）	【安全・安心】 ・ 両側歩道を確保し、自転車と歩行者を分離することで、沿道の小学校へ通う児童の安全が確保される。 ・ 道路整備とあわせて無電柱化することで、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。 ・ 国道 308 号等のリダンダンシーが確保できる。 ・ 災害拠点病院へのアクセス性や速達性が向上し、災害時における迅速な救助活動に寄与する。 【活力】 ・ 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。 ・ 大阪モノレール延伸事業、近鉄奈良線（仮称）瓜生堂駅の新駅設置と合わせて整備を行うことで、地域の活性化に寄与する。 ・ 未整備区間を整備することにより、主要渋滞箇所などで慢性的に渋滞が発生している交通混雑の緩和に寄与する。 ・ 交差点部の線形不良を解消することにより、車両の走行性が改善され、快適性が向上する。 【快適性】 ・ 十分な幅員が確保された歩道の整備、また車道と歩道、自転車通行空間が分離構造となり、利用者の安全性・快適性が向上する。 ・ 主要渋滞箇所など周辺道路の渋滞緩和に寄与する。 ・ 無電柱化により、良好な景観が形成される。 ・ 歩道を整備することで新駅へのアクセス性が向上する。 ・ 広幅員な道路を整備することで、良好な都市空間が形成される。 【受益者】 ・ 道路利用者 ・ 地域住民

3 事業の進捗の見込みの視点

事業段階ごとの 進捗予定と効果	令和 8 年度～令和 10 年度：測量・設計 令和 8 年度～令和 12 年度：用地買収 令和 11 年度～令和 15 年度：工事
完成予定年度	令和 15 年度

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 代替手法との 比較検討	【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浅層埋設方式を活用し、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 管を採用し、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。 【代替案立案等の可能性】 ・本事業は、都市計画決定に基づき実施。 ・本事業の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。
--------------------------	--

5 特記事項

自然環境等への 影響とその対策	・周辺道路の交通が転換されることで、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。
その他特記事項	ー

6 対応方針（原案）

対応方針 （原案）	○事業実施 <判断の理由> ・大阪モノレール延伸事業、近鉄奈良線（仮称）瓜生堂駅の新駅設置と合わせて整備を行うことで、地域の活性化に寄与すること。 ・広幅員な道路を整備し、自転車と歩行者を分離することで利用者の安全性・快適性が向上すること。 ・国道 308 号等のリダンダンシーを確保し、災害拠点病院へのアクセス性が向上し、災害時における迅速な救助活動に寄与すること。 ・本事業で広幅員な道路整備とあわせて無電柱化を行うことで、電柱の倒壊による寸断を回避でき、災害時の避難路になるなど防災機能の強化に繋がること。 ・主要渋滞箇所など周辺道路の渋滞緩和に寄与すること。 ・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すること。 以上の理由により、本事業を実施する。
--------------	---