

おおさかひょうたんやま
都市計画道路 大阪瓢箪山線
街路事業
[東大阪市]

【再評価】

（前回評価から 10 年を経過した時点で継続中）

1. 事業概要

■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。本事業区間は、以下を目的に整備するものである。

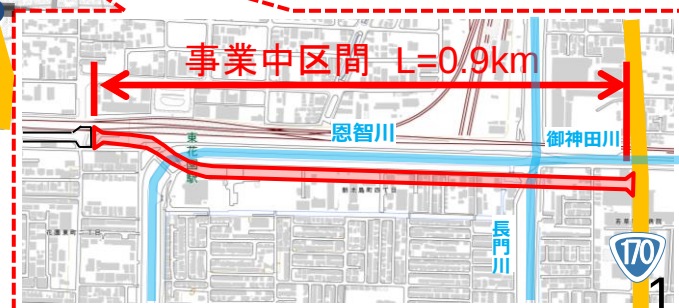
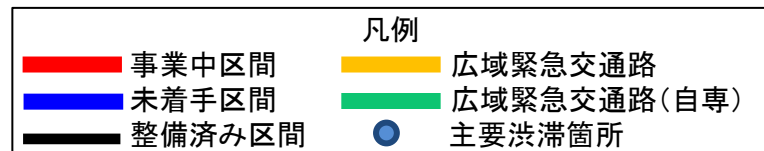
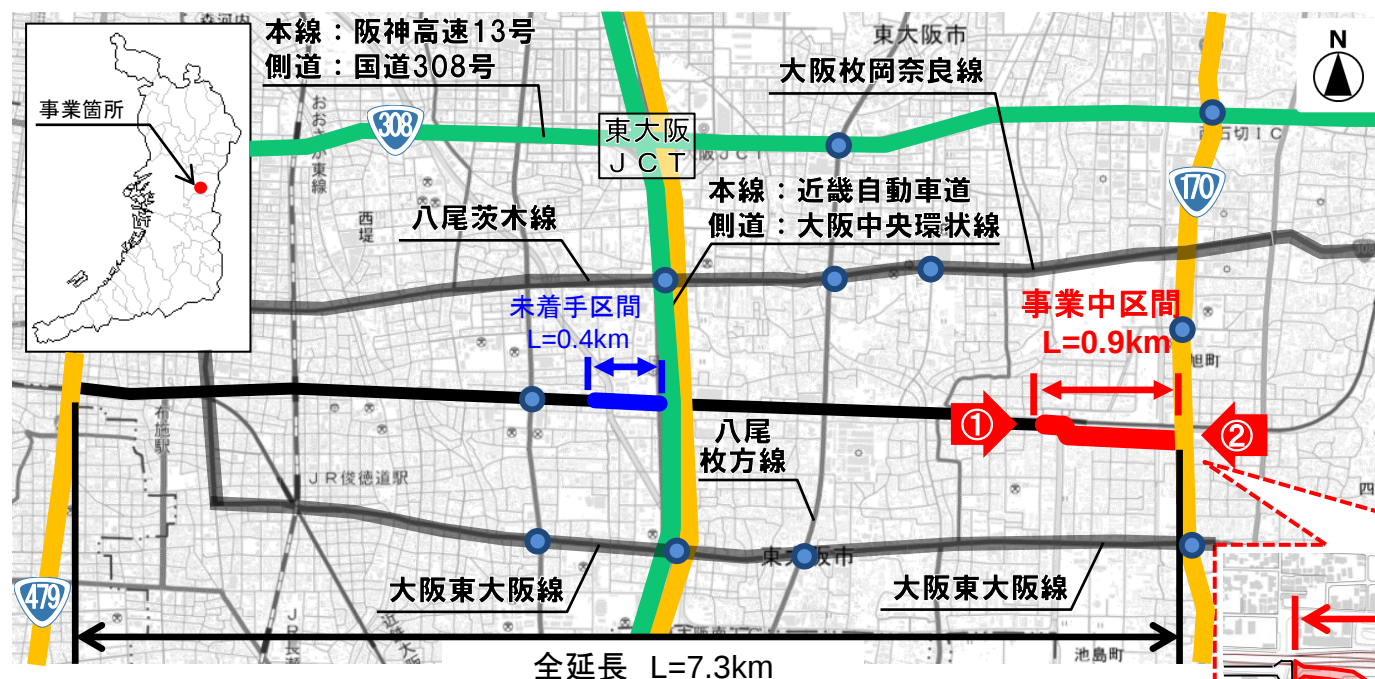
○府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ**道路ネットワークの機能強化**

○**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解消及びリダンダンシーの確保**

○東大阪市街地における**交通渋滞の緩和**

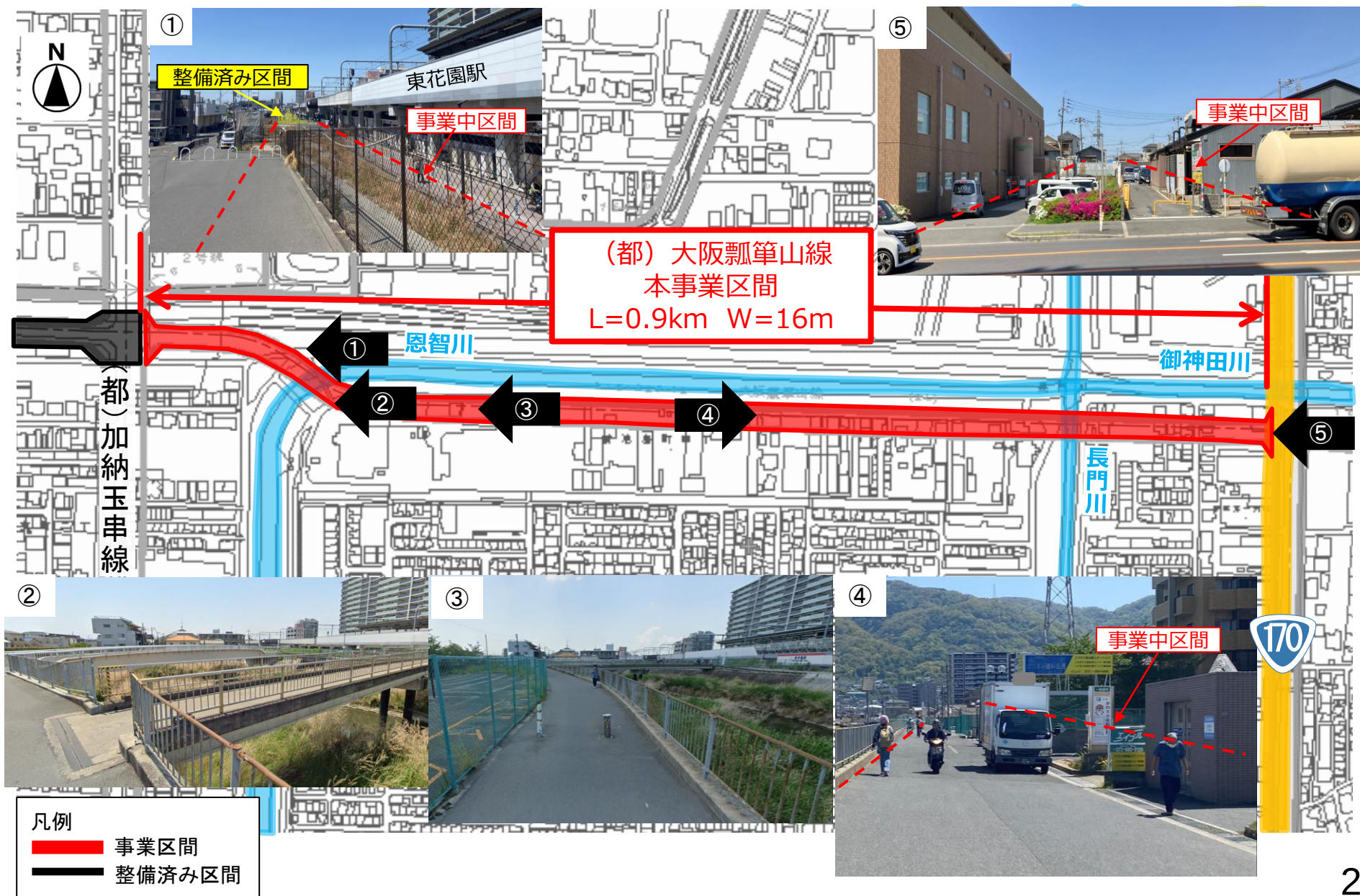
○路肩と歩道を確保し、自転車と歩行者を分離することによる**利用者の安全性・快適性の向上**

■路線位置図、事業箇所図



1. 事業概要

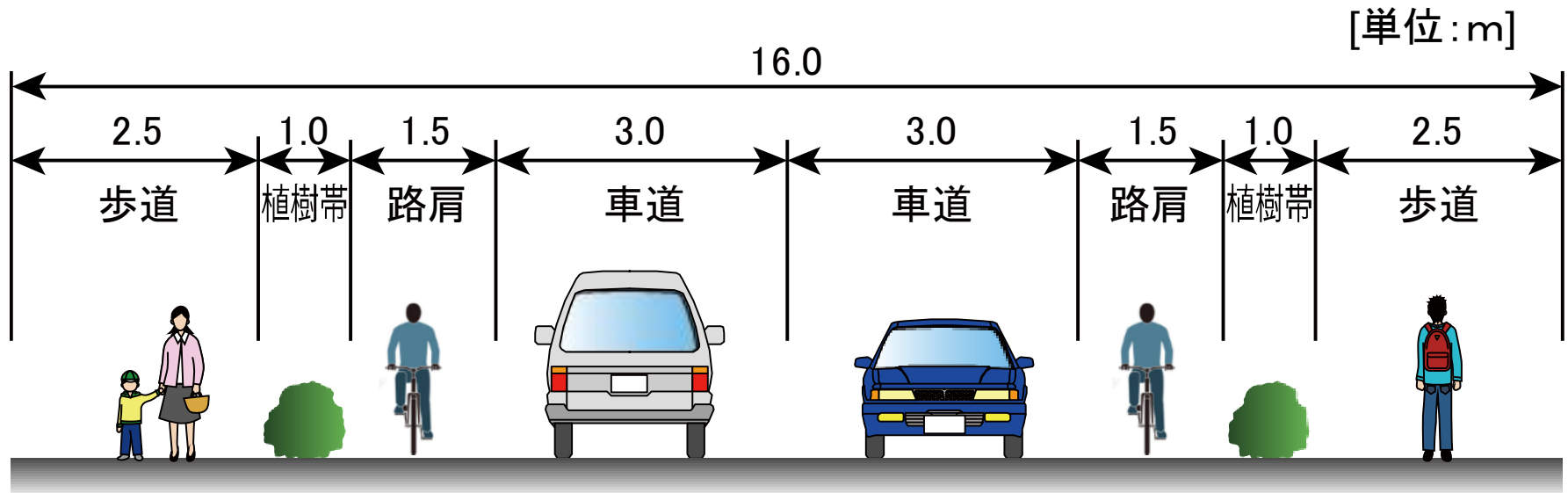
事業箇所図



1. 事業概要

■道路築造

- 事業延長 : 約 0.9 km
- 道路幅員 : 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)



1. 事業概要

■事業費の内訳

○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）（うち 補償費 約10.2億円）

工事費 約 14.5 億円（約9.6億円）

※（）内は、平成27年度事前評価時点

【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

用地費単価：143千円/㎡（実績及び国土交通省地価公示）

補償費単価：33,000千円/戸（家屋の過去実績等）

70,000千円/件（大型物件の過去実績等）

1. 事業概要

○事業費の変動要因

〔調査費について〕

- ・工場等の物件調査費の増額 (+2.1億円)

〔用地及び補償費〕

- ・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)

〔工事費について〕

- ・物価高騰による、労務費、材料費の見直しによる増額 (+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)

2. 事業の必要性等に関する視点

■上位計画における位置付け

＜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

東大阪市都市計画マスタープラン(R2.3)

03 防災まちづくりの将来像、取組方針、具体的な取組

1. 防災まちづくりの将来像

災害に強い東大阪を実現するために、防災まちづくりの将来像を次のように設定します。

防災まちづくりの将来像

防災機能が確保された災害に強い都市

2. 取組方針

河川氾濫や土砂流出に起因する災害リスクを低減するために、河川改修や砂防堰堤などのハード対策を進めていますが、自然災害の発生を完全に抑制するには限界があります。そのため、自分の居住地・勤務地にどのようなハザードの範囲に入っているのか、またそのハザードがどのような災害リスクにつながるのかを把握し、どこへ避難すべきなのかといった情報を把握しておくことは重要になります。こうした情報は防災ハザードマップの配布、防災教育の充実などのソフト対策の推進により普及されるものです。防災まちづくりを進めるにあたっては、ハード・ソフトそれぞれの対策を連動させるとともに、市民・事業者・行政が連携して「自助」「公助」「共助」それぞれの役割を果たすことが防災まちづくりを進めるうえで重要となります。

こうした考え方を踏まえ、防災まちづくりの将来像に基づき、災害に強いまちづくりを推進するための施策の取組方針を次のように設定します。

1. 災害リスクの回避

災害が発生しないようにする、または、回避するための取組を推進します。

2. 災害リスクの低減（ハード）

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を推進します。

3. 災害リスクの低減（ソフト）

災害発生時に確実な避難や経済被害軽減、早期の復旧・復興のための取組を推進します。

■大阪府事業

具体的な取組 (施策)	災害リスク			実現時期の目標		
	土砂 災害	水害	地震	短期	中期	長期
■災害リスクの低減（ハード）						
都)大阪生駒線整備（第二環状線、府道大阪中央環状線、都)加納玉串線～国道170号）	●	●	●	▶	▶	▶
府道大阪枚岡奈良線整備（都)加納玉串線～国道170号）	●	●	●	▶	▶	
国道170号（西石切立体交差）整備	●	●	●	▶	▶	▶
府道旧大阪中央環状線渋滞対策（八戸/聖蹟前交差点）	●	●	●	▶	▶	
連続立体交差事業【近鉄奈良線 側道工事】	●	●	●	▶	▶	
大阪モノレール延伸事業	●	●	●	▶	▶	
無電柱化事業（国道308号(東大阪市高井田西)）	●	●	●	▶	▶	
恩智川治水緑地【越流堤切下げ】		●		▶	▶	
布施公園（高井田）調節池整備		●		▶	▶	
加納元町調節池整備		●		▶	▶	
音川【河道改修】		●		▶	▶	
日下川【河道改修】		●		▶	▶	
土石流対策	●			▶	▶	
枚岡河内中央増補幹線【管渠整備】		●		▶	▶	
枚岡河内北増補幹線【管渠整備】		●		▶	▶	
鴻池（処理場）水みらいセンター【処理場改築】		●	●	▶	▶	
川俣（処理場）水みらいセンター【処理場改築】		●	●	▶	▶	
小阪ポンプ場【ポンプ場改築】		●	●	▶	▶	
新池島ポンプ場【ポンプ場改築】		●	●	▶	▶	
樋付ポンプ場【ポンプ場改築】		●	●	▶	▶	
寺島ポンプ場【ポンプ場改築】		●	●	▶	▶	
川俣ポンプ場【ポンプ場改築】		●	●	▶	▶	
インフラ施設の戦略的維持管理			●	▶	▶	

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の優先度

●広域交通ネットワーク機能の強化

- ・事業中区間を整備することにより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解消**
- ・八尾茨木線、大阪東大阪線とあわせて東西方向の**リダンダンシーが強化**
- ・東大阪市街地における**渋滞緩和**

●歩行者・自転車の安全確保

- ・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**

●防災機能の強化

- ・広域緊急交通路である**大阪中央環状線**と**国道170号**を結ぶ新たな道路ネットワークの構築。
- ・災害時の**避難路**になるなど防災機能の強化

●整備状況

- ・7.3kmのうち1.3kmを残し整備済(うち本事業0.9km、第二寝屋川～中央環状線0.4km)

●その他

- ・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

■路線概要図



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

〔周辺の整備状況〕

- ①(都)大阪瓢箪山線の「大阪中央環状線～若江岩田駅」がH13年に、「若江岩田駅～東花園駅」がH30～H31年に供用。
- ②(都)大阪瓢箪山線の「第二寝屋川～大阪中央環状線」が新規事業化予定。
- ③近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業が事業中。※H26に高架化完成。主な残事業は一部区間の側道整備。

〔周辺の防災関連施設〕

- 事業区間が接続する国道170号や、下図①②区間が接続する近畿自動車道、府道大阪中央環状線が、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



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

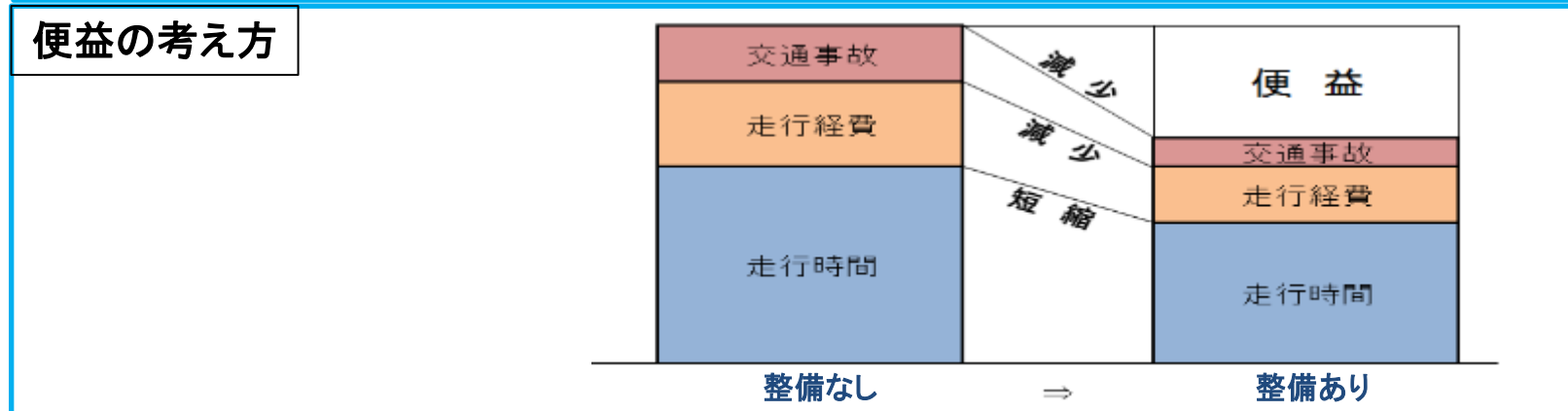
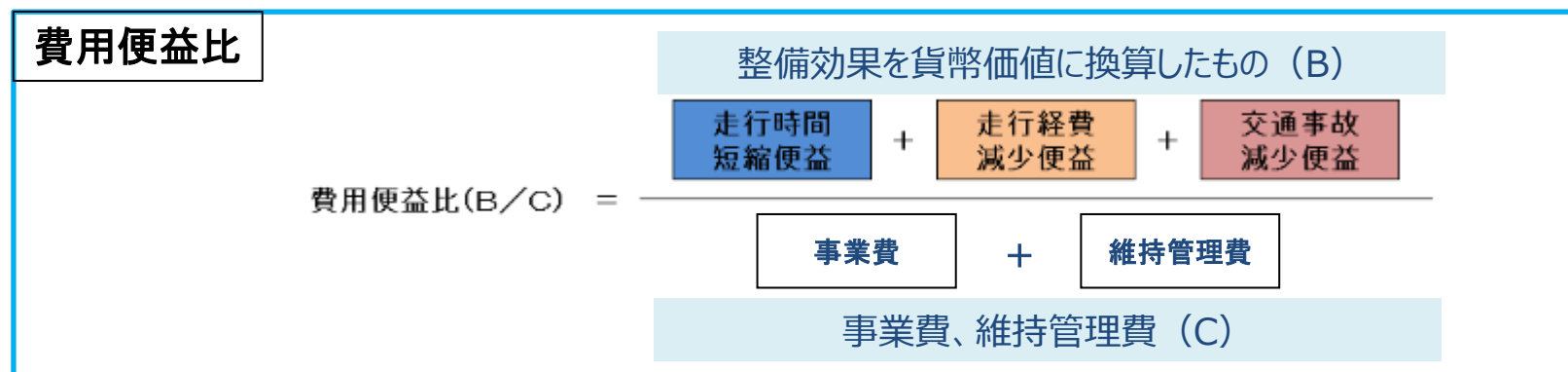
＜便益＞を＜費用＞で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

◆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

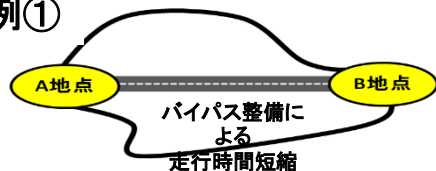
◆走行時間短縮便益とは

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)

$$= \text{交通量(台/日)} \times \text{走行時間(分)} \\ \times \text{時間価値原単位(円/台・分)} \\ \times 365(\text{日/年})$$

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 43.4億円
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)

$$= \text{交通量(台/日)} \times \text{リンク延長(km)} \\ \times \text{走行経費原単位(円/台・km)} \\ \times 365(\text{日/年})$$

⇒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 3.3億円
が算出される。

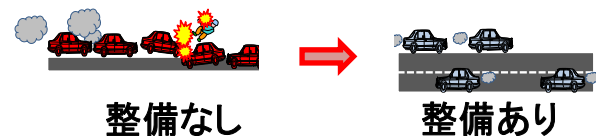
◆交通事故減少便益とは

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)

$$= \text{リンク交通量(台・km/日)} \\ \times \text{係数(円/台・km)} \times 365(\text{日/年}) \\ + \text{リンク交差点箇所数(台・箇所/日)} \\ \times \text{係数(円/台・箇所)} \times 365(\text{日/年})$$



⇒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 0.1億円
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年度(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38.2億円(単純価値)

維持管理費 : 約475万円/年

◆費用便益比

$B/C = 1.31$ (残 $B/C = 3.52$)

◆便益(B)

総便益	46.8億円
走行時間短縮便益	43.4億円
走行経費減少便益	3.3億円
交通事故減少便益	0.1億円

◆費用(C)

総費用	35.9億円
全体事業費 (現在価値)	35.0億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	0.9億円

※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）

整備なし(R22)



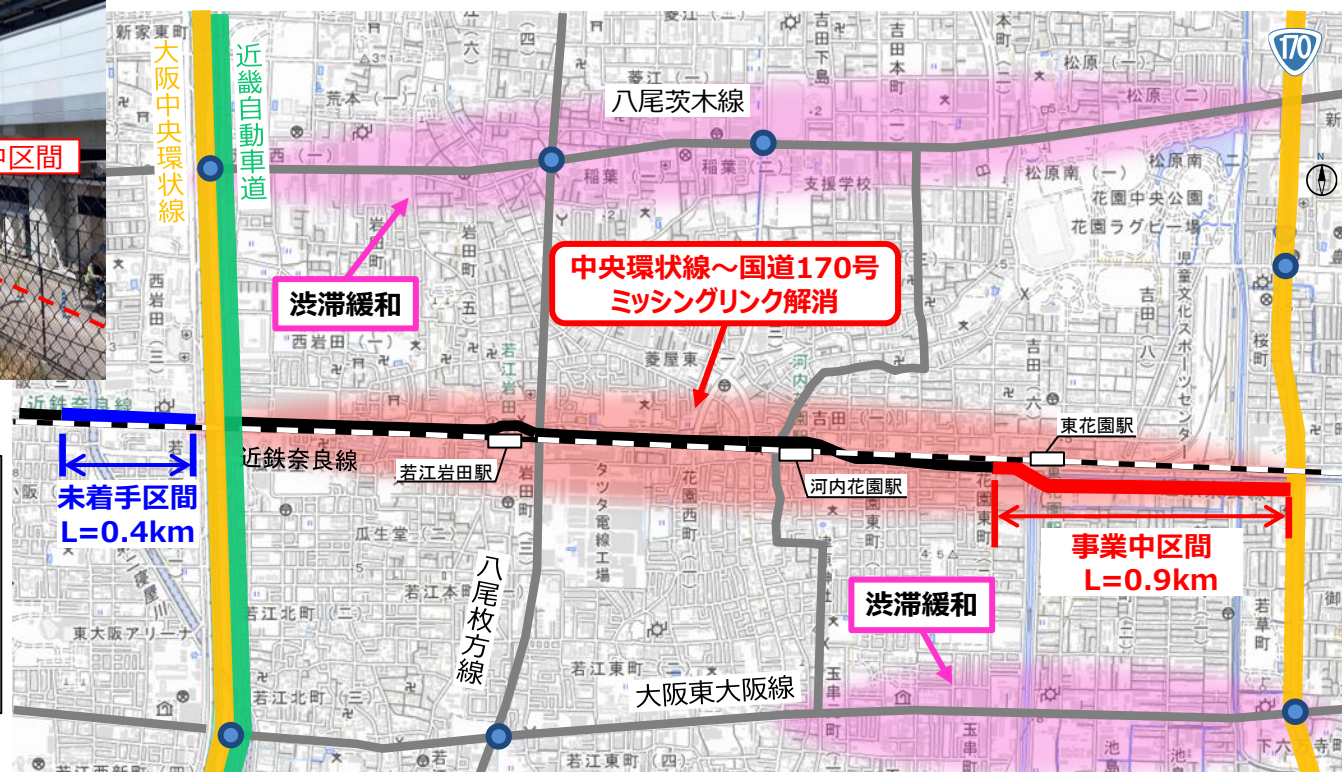
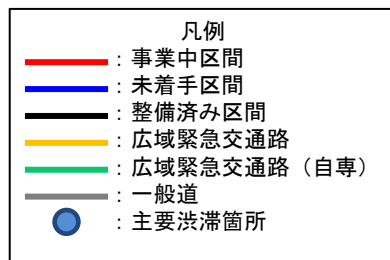
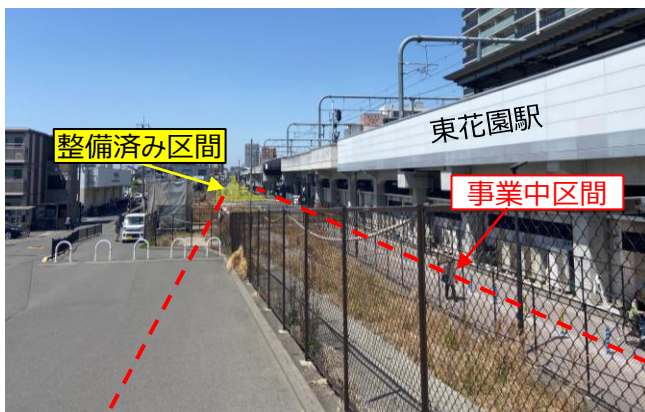
整備あり(R22)



○本事業の整備により、周辺で混雑している大阪枚方奈良線（-12百台/日）、大阪東大阪線（-44百台/日）等から大阪瓢箪山線（+93百台/日）に交通転換すると予測

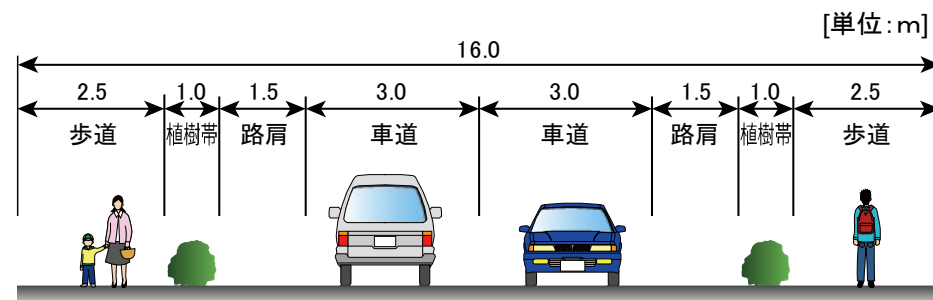
2. 事業の必要性等に関する視点

■事業効果の定性的分析



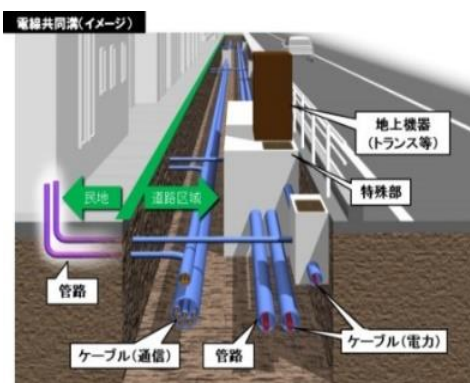
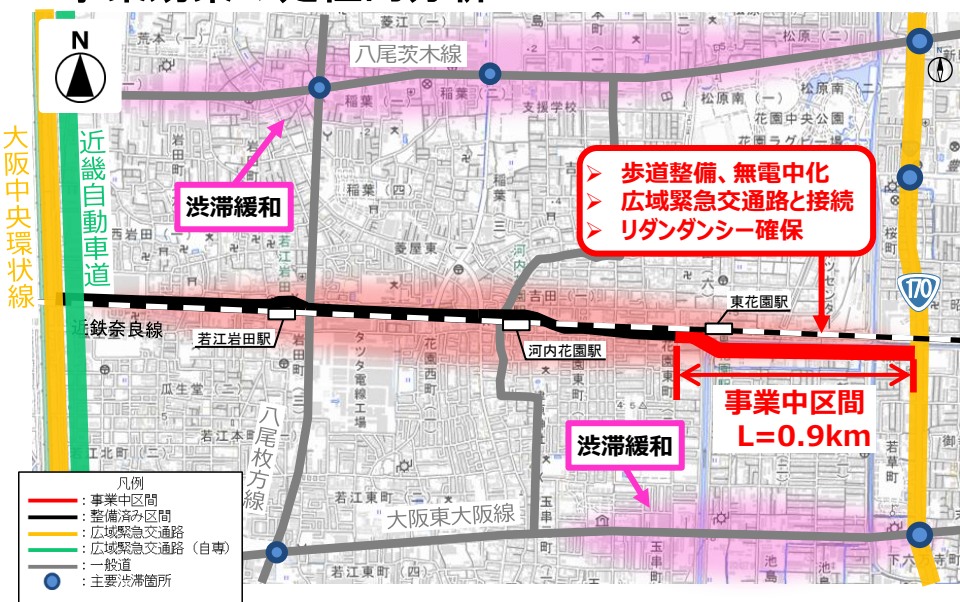
【活力】

- 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。



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業効果の定性的分析



電線共同溝イメージ
(出典:国土交通省HP)



【安全安心】

- 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が確保できる。
- 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。
- 道路整備とあわせて**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。

【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、自動車、歩行者、自転車の分離が期待されるため、**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。

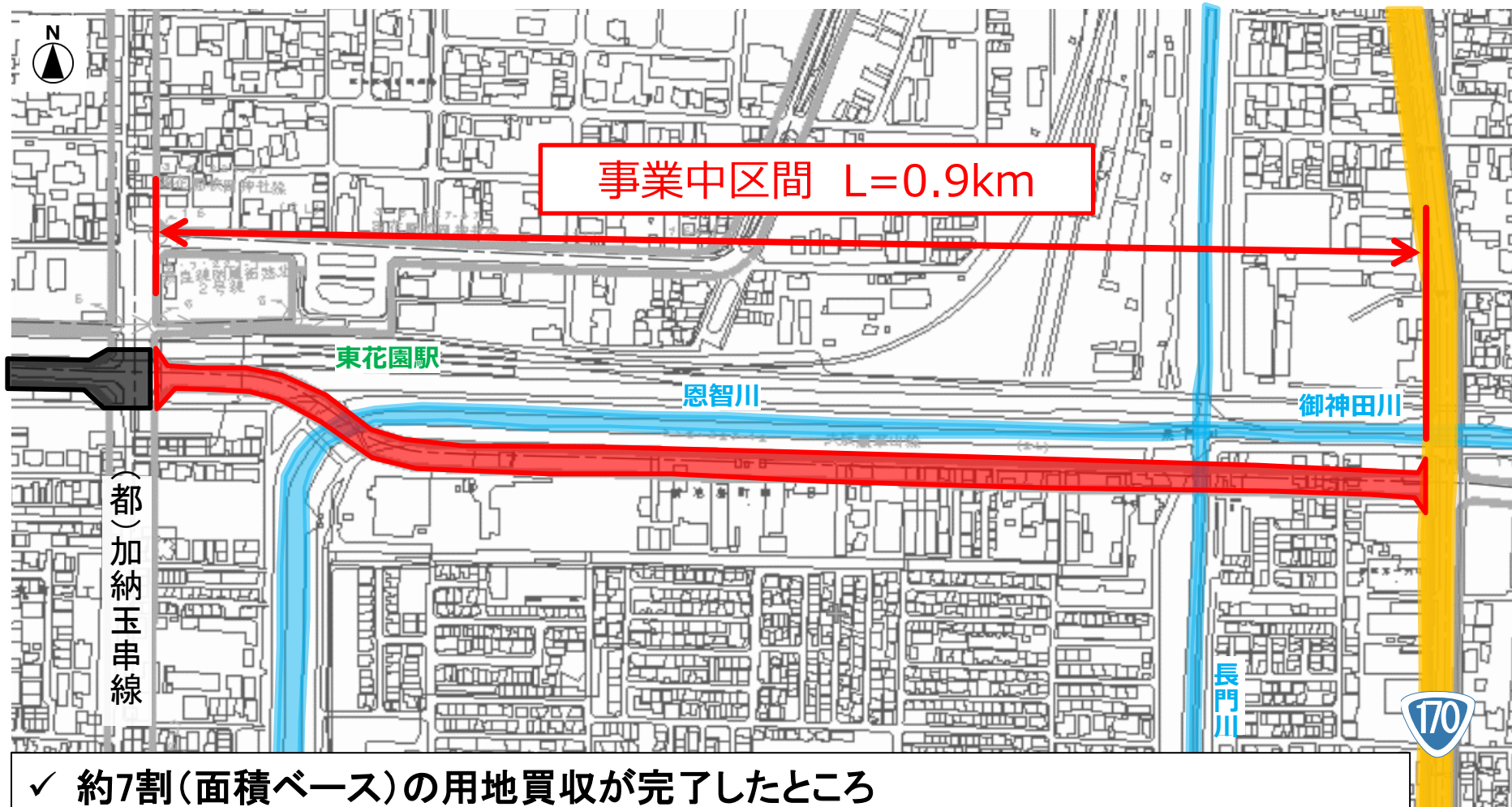


3. 事業の進捗の見込みの視点

○進捗状況（事業費ベース）

用地:60%(14.2億円／23.6億円) 工事:0%(0.0億円／14.5億円) 完成予定R9年度

＜参考＞全体の進捗率38%(事業費ベース)



- ✓ 約7割(面積ベース)の用地買収が完了したところ
- ✓ 用地が一定確保できた箇所から、工事着手

3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減の工夫等

■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浅層埋設方式を活用することで、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FEP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。

【代替案立案等の可能性】

○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。

4. 対応方針（原案）

○事業継続

<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**リダンダンシーが確保**できる。
- 事業区間と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。
- 広幅員な道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、本事業を継続する。