

都市計画道路 おおさかひょうたんやま 大阪瓢箪山線  
街路事業  
[東大阪市]

【事前評価】

# 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。現在、(都)加納玉串線から国道170号までの0.9km区間について事業中である。

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0.4kmについて、以下を目的に整備するものである。

○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**

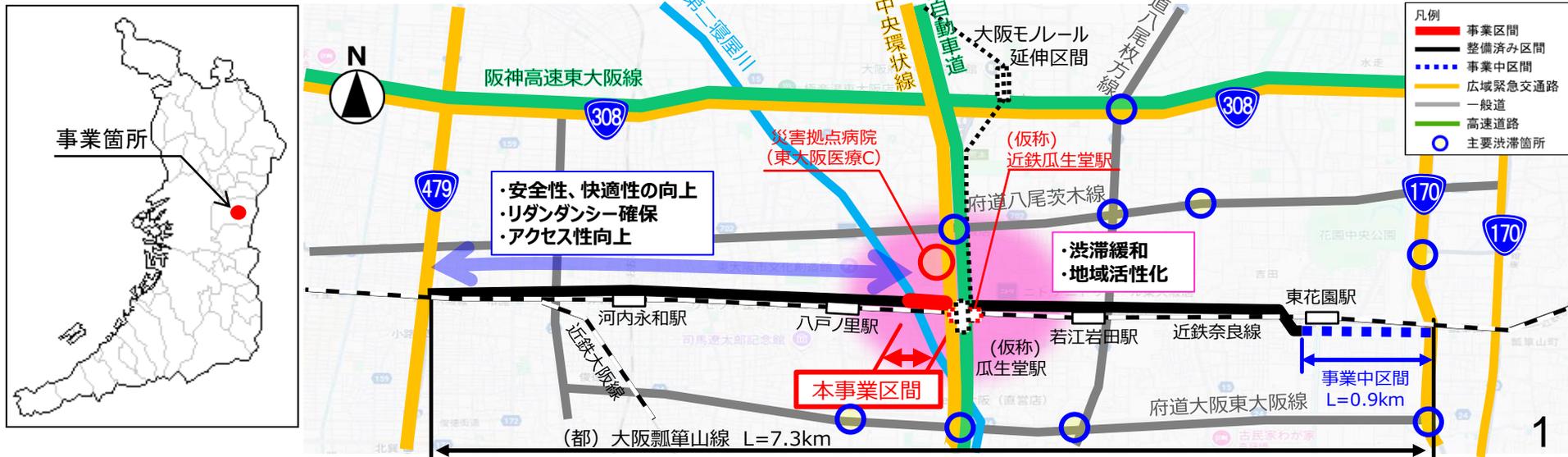
○自転車通行空間と両側歩道を確保し、自転車と歩行者を分離することによる**利用者の安全性・快適性の向上**

○交差点部の線形不良(西側交差点部のS字カーブ・府道大阪中央環状線へ斜めに接道)を解消することによる**車両の交通安全対策**

○災害時における**リダンダンシーの確保**及び災害拠点病院への**アクセス性向上**

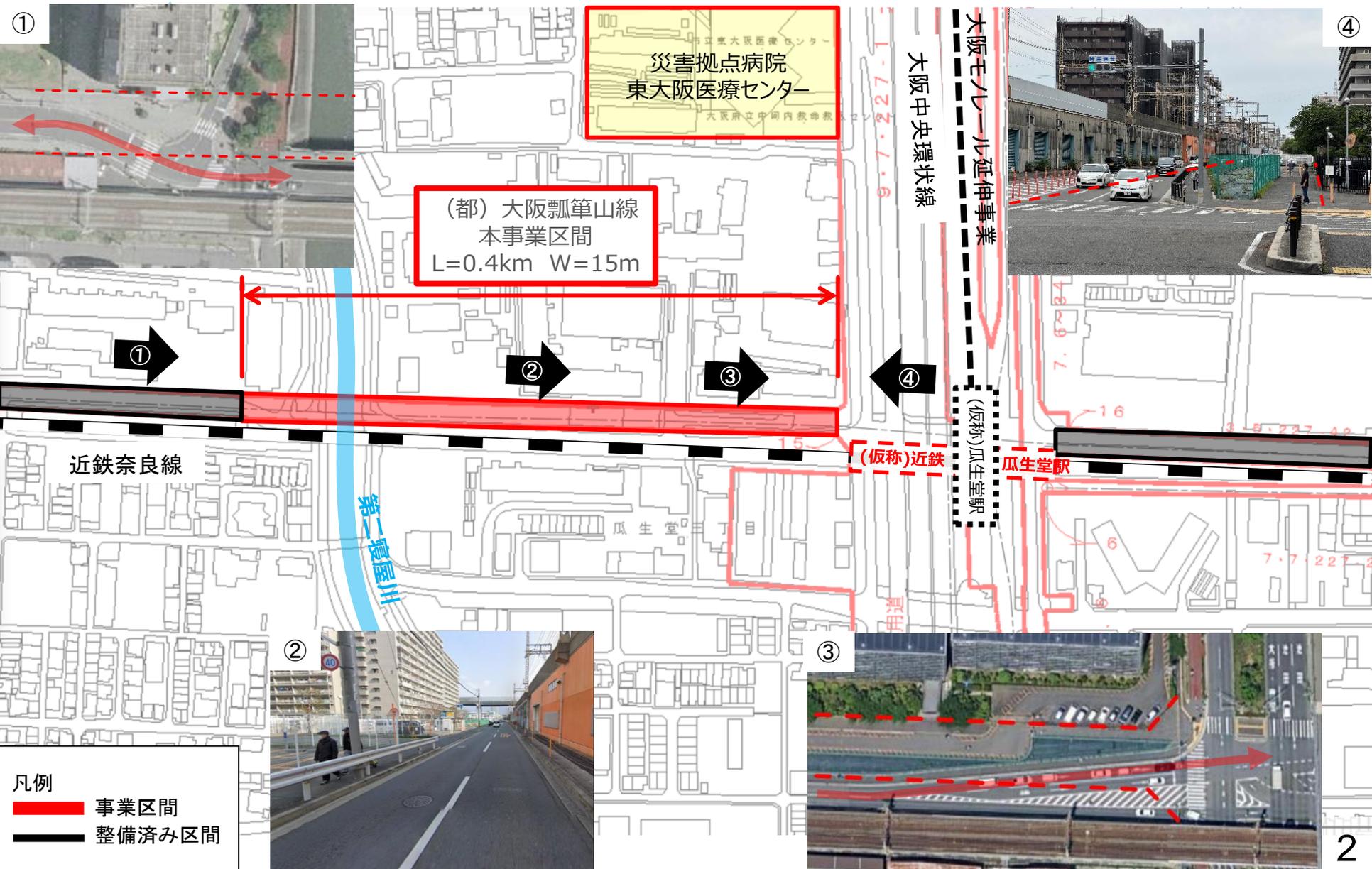
○東大阪市街地における**交通渋滞の緩和**

## ■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 0.4 km

道路幅員：15.0 m

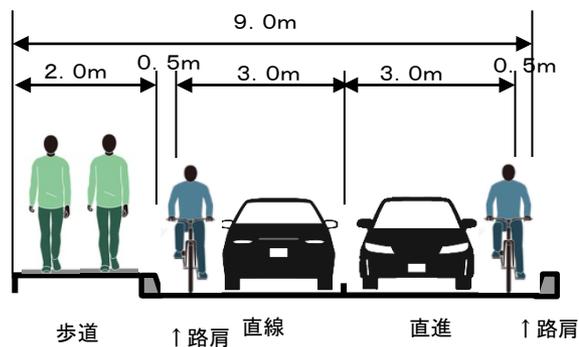
車道：2車線 (3.0m × 2)

路肩：両側 (1.0m × 2)

歩道：両側 (3.5m × 2)

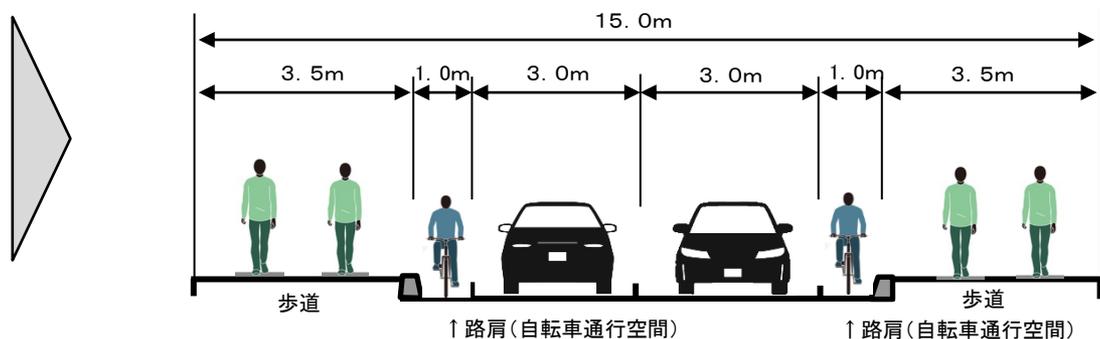
【現況 標準横断図】

(単位：m)



【整備後 標準横断図】

(単位：m)



# 1. 事業概要

○全体事業費： 約 20.2 億円〔国：約 11.1億円、府：約 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

用地費単価：250千円/m<sup>2</sup>（国土交通省 地価公示）

# 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)

**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

### 東大阪市都市計画マスタープラン(R2.3)

#### ■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
<b>■災害リスクの低減(ハード)</b>						
都)大阪生駒線整備 <small>(西生駒駅～生駒駅)</small>	●	●	●	▶	▶	▶
<b>都)大阪瓢箪山線整備</b> <small>(第二榑屋川～府道大阪中央環状線、都)加納玉串線～国道170号)</small>	●	●	●	▶	▶	▶
府道大阪枚岡奈良線整備 <small>(都)加納玉串線～国道170号)</small>	●	●	●	▶	▶	
国道170号(西石切立立交差)整備	●	●	●	▶	▶	▶
府道旧大阪中央環状線渋滞対策 <small>(八戸ノ里駅前交差点)</small>	●	●	●	▶	▶	
連続立交差事業【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】		●	●	▶	▶	
植付ポンプ場【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			●	▶	▶	

### 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

災害に強い東大阪市を実現するために、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となります。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運動させるとともに、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。

# 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

- ・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・快適性の向上**
- ・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**

### ●防災機能の強化

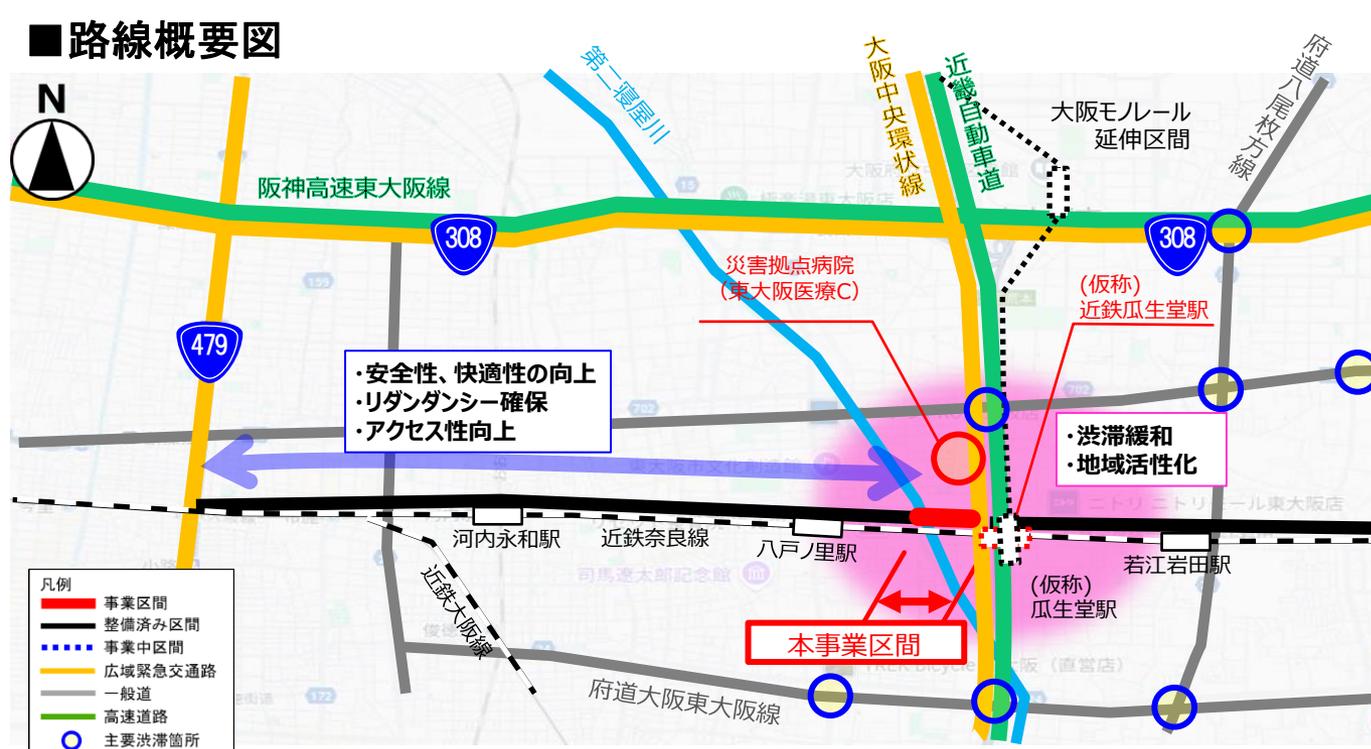
- ・国道308号、府道大阪中央環状線等の**リダンダンシーの確保**
- ・災害拠点病院への**アクセス性向上**
- ・本事業で広幅員な道路整備とあわせて**無電柱化**を行うことで、電柱の倒壊による寸断を回避でき、災害時の**避難路**になるなど防災機能の強化

### ●その他

- ・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**地域の活性化向上**
- ・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]

- (都)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)が令和元年6月供用
- (都)大阪モノレール延伸事業及び近鉄奈良線新駅設置事業が整備中

### [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



## 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

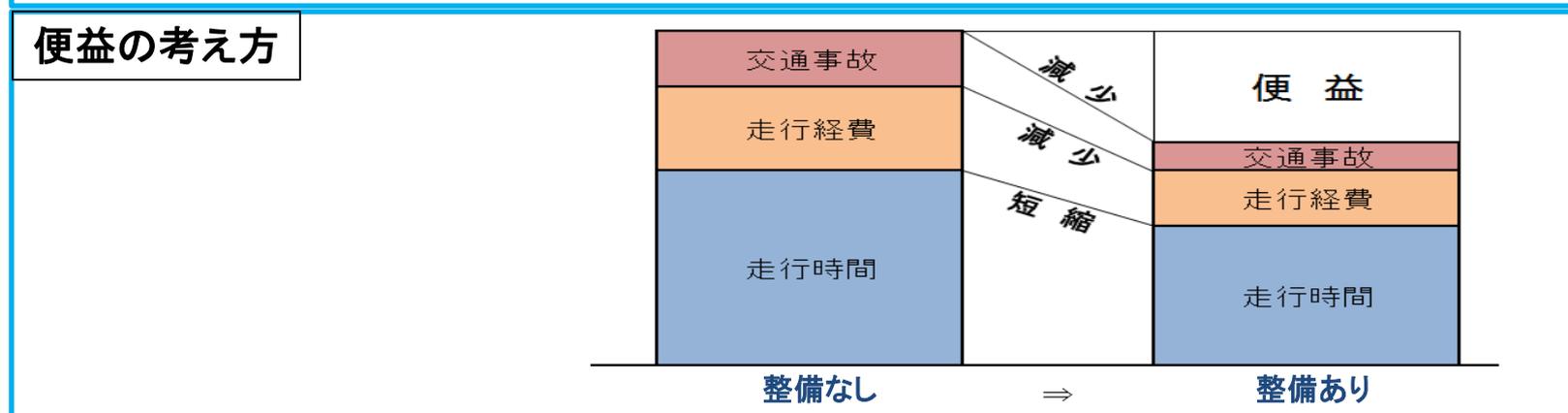
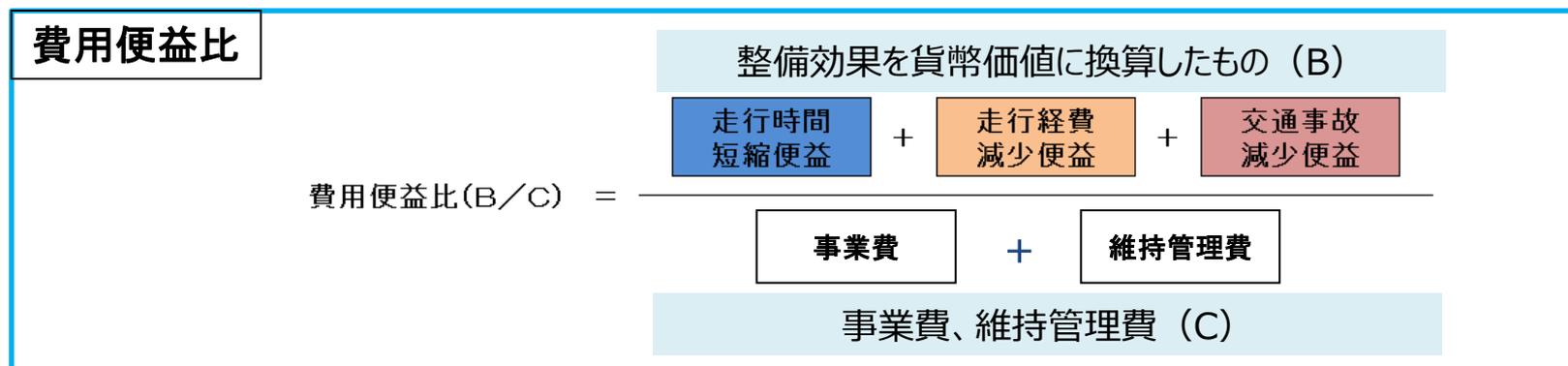
〈便益〉を〈費用〉で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

#### ◆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。

## ◆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。

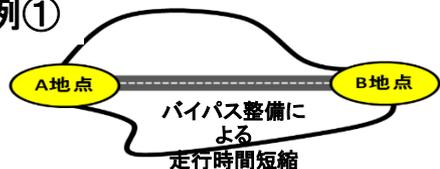
## ◆交通事故減少便益とは

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。

○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



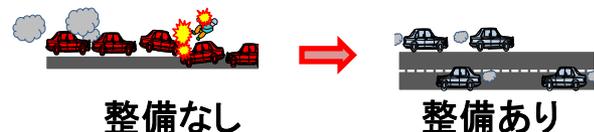
※走行経費:燃料費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費など

○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)

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

○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  
**走行時間短縮便益 16.7億円**  
が算出される。

⇒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 1.7億円**  
が算出される。

⇒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 0.5億円**  
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17.2億円(単純価値)

維持管理費 : 約200万円/年

#### ◆費用便益比

$$B/C = 1.44$$

#### ◆便益(B)

総便益	18.9億円
走行時間短縮便益	16.7億円
走行経費減少便益	1.7億円
交通事故減少便益	0.5億円

#### ◆費用(C)

総費用	13.2億円
全体事業費 (現在価値)	12.9億円
維持管理費(50年間、 現在価値)	0.3億円

※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

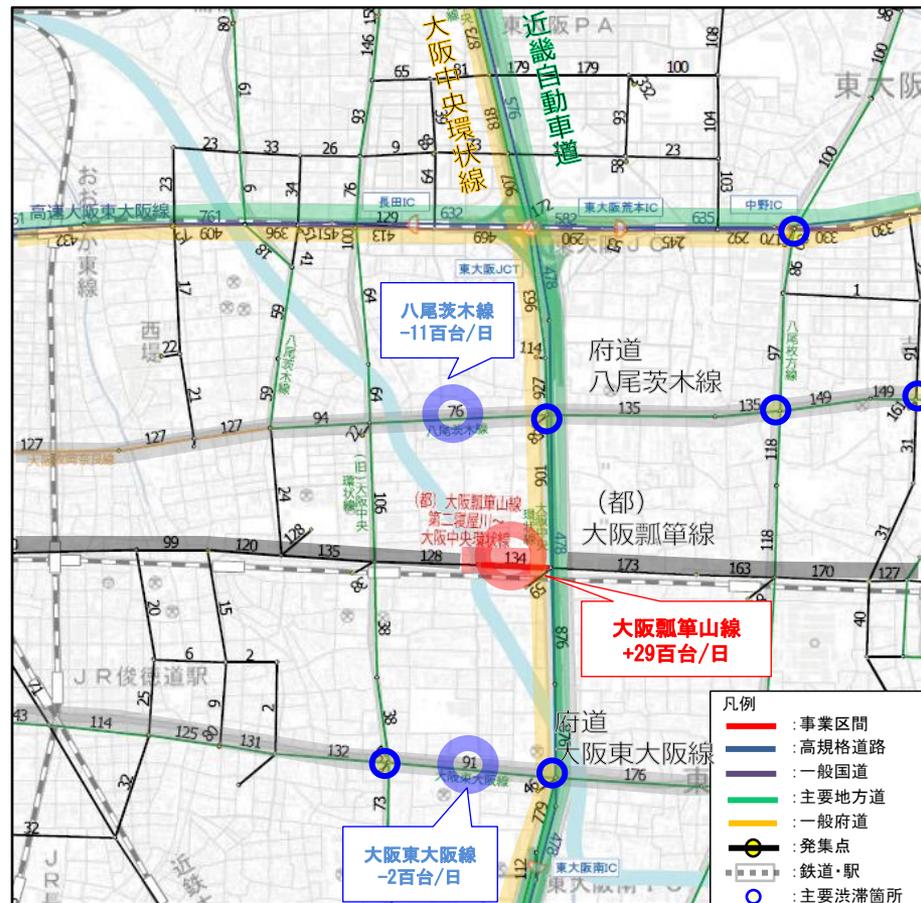
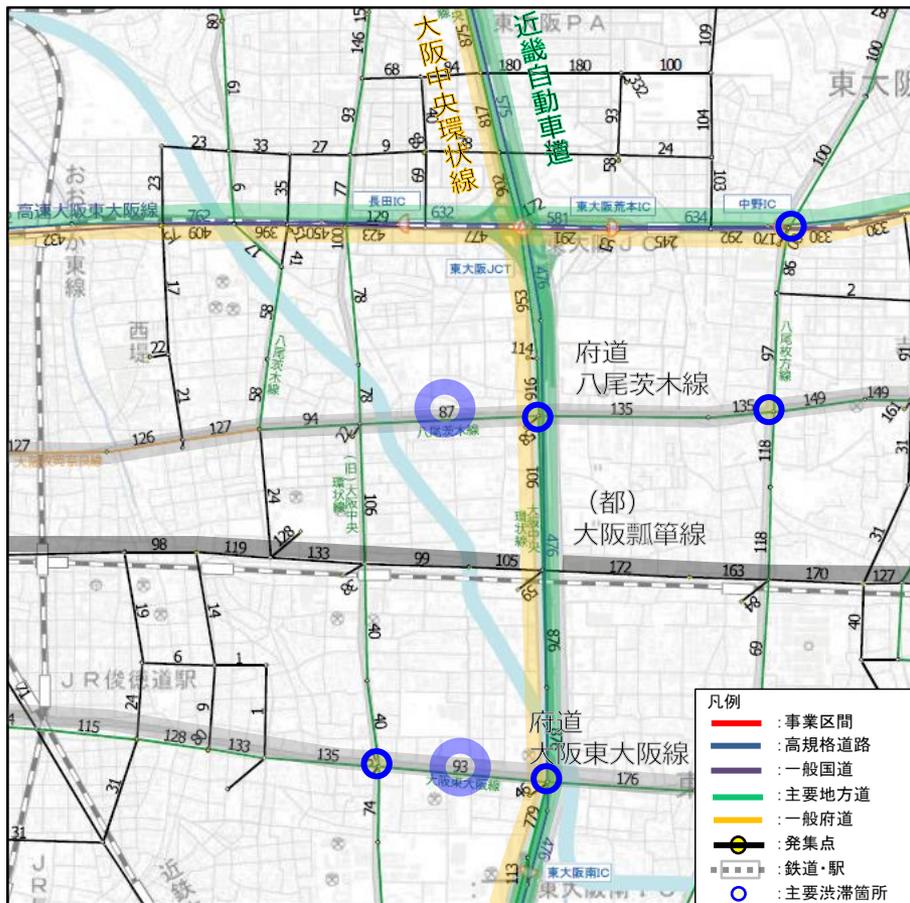
# 2. 事業の必要性等に関する視点

## ■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)

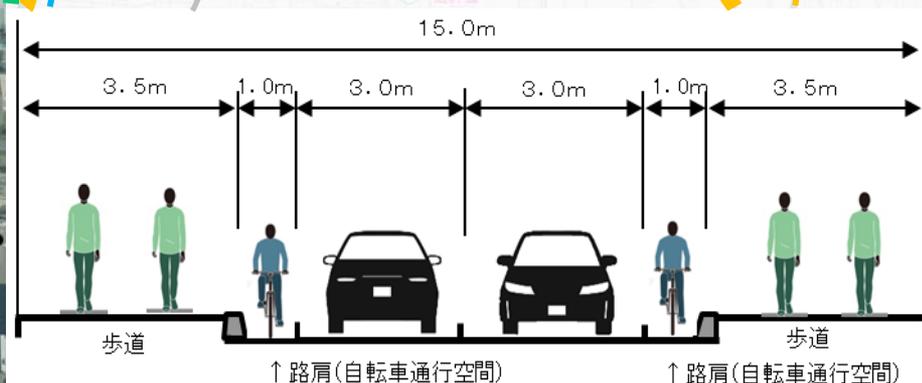
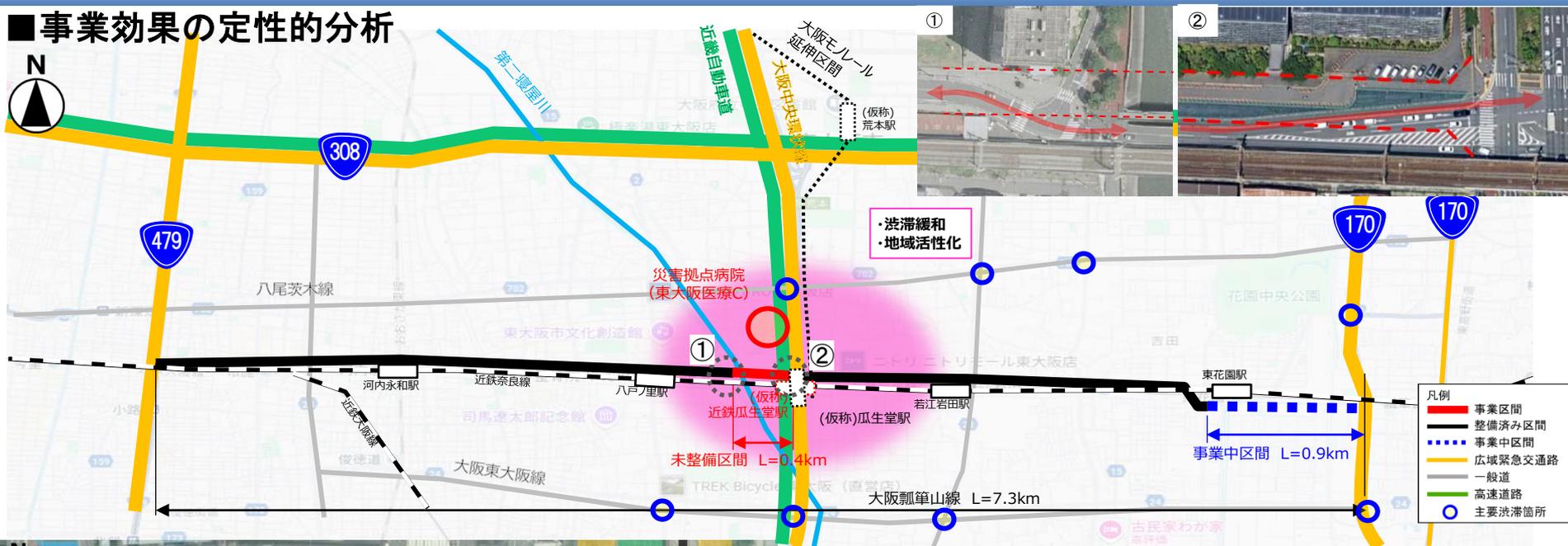
整備あり(R22)



○本事業の整備により、周辺で混雑している八尾茨木線 (-11百台/日)、大阪東大阪線 (-2百台/日) 等から大阪瓢箪山線 (+29百台/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】

- 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。また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。

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## ■事業効果の定性的分析

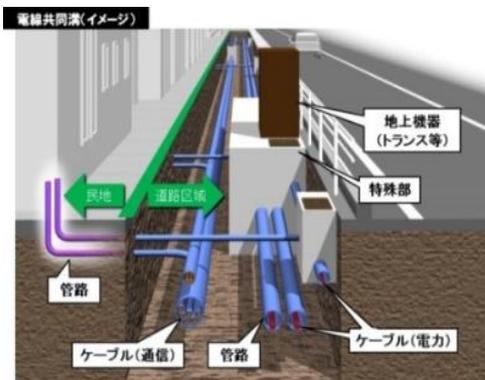


### 【安全・安心】

- 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、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**リダンダンシーを確保**し、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。

### 【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。



電線共同溝イメージ (出典: 国土交通省HP)

平成30年 台風21号による電柱倒壊等による道路閉塞

# 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8年度～令和12年度:用地買収
- 令和11年度～令和15年度:工事
- 令和15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、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。

○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。

## 4. 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**することで、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。