

追加説明資料②

都市計画道路 大阪瓢箪山線

[東大阪市]

【事前評価】

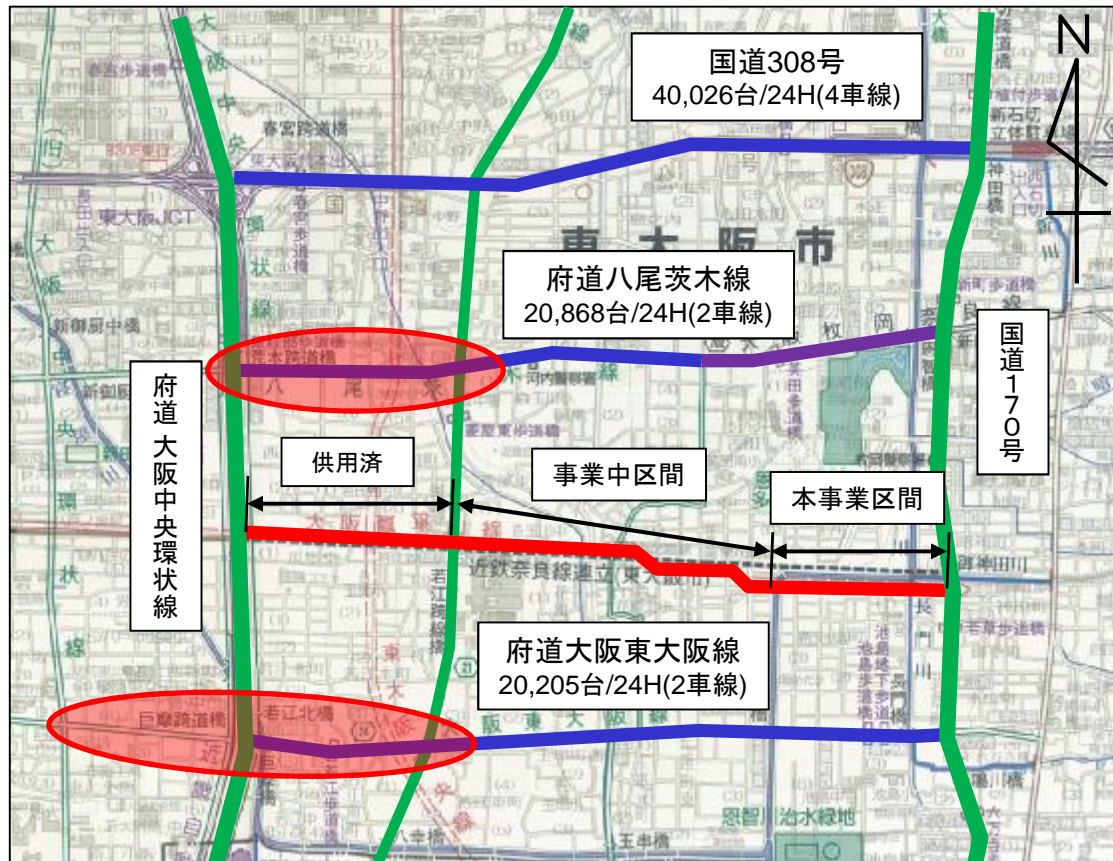
平成27年度建設事業評価（街路事業）

【事前評価】

	事業名	事業内容	事業費 (億円)	完成予定年度	B/C	対応方針 原案
1	都市計画道路 大阪瓢箪山線 街路事業	延長:0.8km 幅員:16m 2車線・自歩道 恩智川渡河橋 長門川渡河橋	22.6	H34	1.12	事業実施


3. 事業を巡る社会経済情勢等

前回説明資料



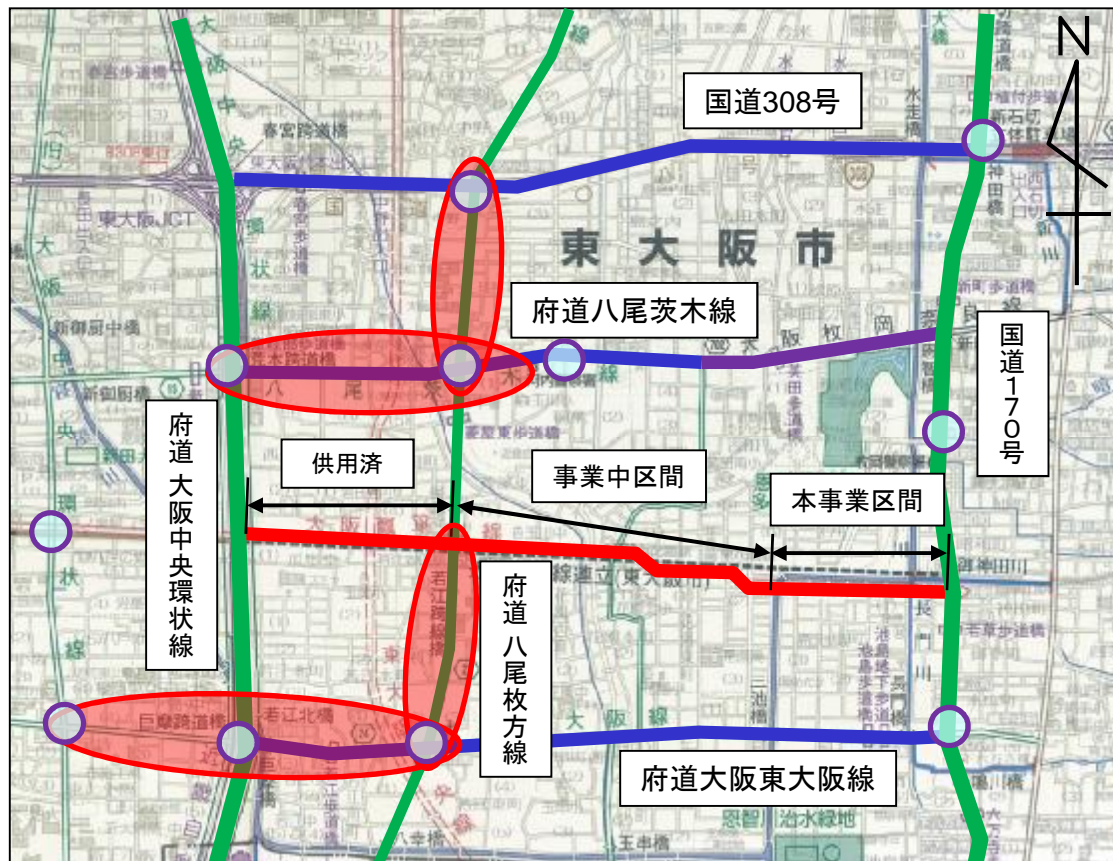
近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業において、平成26年9月に全線高架化が完了し、隣接する一体整備区間の都市計画道路大阪瓢箪山線約1.2km区間については平成31年度供用開始に向け事業中である。

また、本事業区間の北側及び南側を東西方向に通る、府道八尾茨木線と府道大阪東大阪線は、大阪地区渋滞対策協議会においても、主要渋滞区間として、位置付けられており、交通渋滞が地域の課題となっている。

 : 主要渋滞区間

3. 事業を巡る社会経済情勢等

今回説明資料



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1.2km区間については平成31年度供用開始に向け事業中である。

また、本事業区間の周辺は、大阪地区渋滞対策協議会において、主要渋滞箇所や主要渋滞区間として、位置付けられており、交通渋滞が地域の課題となっている。

- : 主要渋滞箇所
- : 主要渋滞区間

4. 費用便益分析

前回説明資料

差分図

単位:(百台/日)



将来交通量予測(H42)

・差分図
各リンクについて、整備有無による交通量の差を図化したもの

交通量が減少している箇所は、**プラス便益**が発生

- 交通量増加
- - - 交通量減少
- = 事業箇所
- 主要渋滞区間

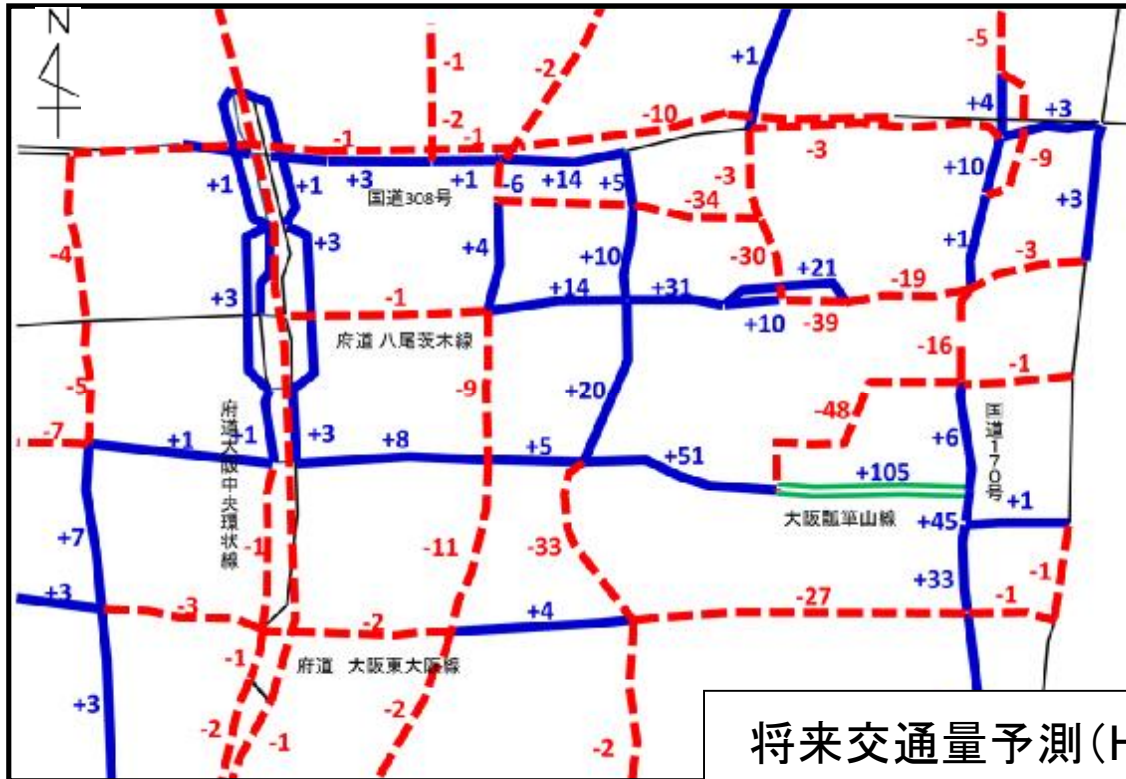
本事業区間の整備により、本路線への交通転換が図られ、主要渋滞区間である府道八尾茨木線、府道大阪東大阪線の交通量が減少している。

4. 費用便益分析

今回説明資料

差分図

単位:(百台/日)



・差分図
各リンクについて、整備有無による交通量の差を図化したもの

交通量が減少している箇所は、**プラス便益**が発生

- 交通量増加
- - - 交通量減少
- 事業箇所

本事業区間の整備により、府道大阪中央環状線から国道170号までの区間がつながるため、本路線への交通転換が図られ、周辺道路の交通量が減少している。

■ 評価調書の修正

■ 事業目的

(修正前)

本路線は、大阪市と隣接する東部大阪地域の中核都市である東大阪市を東西に横断し、大阪市境付近の国道479号(大阪内環状線)から府道大阪中央環状線を経て、国道170号(大阪外環状線)とを結ぶ幹線道路である。

本事業区間は、近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業との一体整備区間に引き続き整備を行うことにより、府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化し、**並行する既存道路の慢性的な**交通渋滞を緩和することを目的とする。

併せて、自転車歩行者道を整備することによる、歩行者・自転車の安全確保を目的としている。

(修正後)

本路線は、大阪市と隣接する東部大阪地域の中核都市である東大阪市を東西に横断し、大阪市境付近の国道479号(大阪内環状線)から府道大阪中央環状線を経て、国道170号(大阪外環状線)とを結ぶ幹線道路である。

本事業区間は、近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業との一体整備区間に引き続き整備を行うことにより、府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化し、**周辺道路の**交通渋滞を緩和することを目的とする。

併せて、自転車歩行者道を整備することによる、歩行者・自転車の安全確保を目的としている。

■ 評価調書の修正

■ 事業を巡る社会経済情勢等

(修正前)

【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1.2km区間については平成31年度供用開始に向け事業中である。
- ・また、本事業区間の北側及び南側を東西方向に通る、府道八尾茨木線と府道大阪東大阪線は、大阪地区渋滞対策協議会においても、主要渋滞区間として、位置付けられており、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交通センサス

- ・府道八尾茨木線(2車線) : 20,868台/24H
- ・府道大阪東大阪線(2車線) : 20,205台/24H

(修正後)

【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1.2km区間については平成31年度供用開始に向け事業中である。
- ・また、本事業区間の周辺は、大阪地区渋滞対策協議会において、主要渋滞箇所や主要渋滞区間として、位置付けられており、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交通センサス

- ・府道八尾茨木線(2車線) : 20,868台/24H
- ・府道大阪東大阪線(2車線) : 20,205台/24H

■ 評価調書の修正

■ 事業効果の定性的分析

(修正前)

【安全・安心】

・歩車道分離により歩行者・自転車の安全が確保される。

【活力】

・府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化し、並行する既存道路の慢性的な交通渋滞を緩和することにより、物流効率化に繋がる。

【快適性】

・国道170号から駅(東花園駅、河内花園駅、若江岩田駅)へのアクセス性が向上する。
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。

【受益者】

・道路利用者

(修正後)

【安全・安心】

・歩車道分離により歩行者・自転車の安全が確保される。

【活力】

・府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化し、周辺道路の交通渋滞を緩和することにより、物流効率化に繋がる。

【快適性】

・国道170号から駅(東花園駅、河内花園駅、若江岩田駅)へのアクセス性が向上する。
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。

【受益者】

・道路利用者

■ 評価調書の修正

■ 対応方針(原案)

(修正前)

○事業実施

<判断の理由>

- ・本事業区間の整備により、府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化するための一連の事業が完成し、**並行する既存道路の慢性的な**交通渋滞を緩和できる。
- ・本路線は近鉄奈良線と並行して整備を行うため、駅(東花園駅、河内花園駅、若江岩田駅)へのアクセシ性が向上する。
- ・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の設置により、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性も向上する。

以上の理由により、事業を実施する。

(修正後)

○事業実施

<判断の理由>

- ・本事業区間の整備により、府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化するための一連の事業が完成し、**周辺道路の**交通渋滞を緩和できる。
- ・本路線は近鉄奈良線と並行して整備を行うため、駅(東花園駅、河内花園駅、若江岩田駅)へのアクセシ性が向上する。
- ・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の設置により、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性も向上する。

以上の理由により、事業を実施する。