

令和5年度 事後評価点検表（内部評価）

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	東大阪市岩田町1丁目～吉田6丁目																		
事業目的及び事業内容	<p>【事業目的】 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域を東西に横断し、大阪市付近の国道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り、並行して近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業を行っている。</p> <p>本事業は、広域ネットワーク機能を強化するとともに、歩道と自転車通行空間を整備することで、歩行者、自転車の安全確保に寄与する。また、関連事業である近鉄奈良線連立事業と一体的に整備することで、同地域の活性化を図るものである。</p> <p>【事業内容】 街路築造 事業延長：約1.3km 道路幅員：16.0m～22.0m 車道：2車線〔3.0m×2〕 歩道：両側〔2.5m×2〕、車道混在型：両側〔1.5m×2〕</p>																		
関連事業とその現状	近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業 ○区間・延長：L＝約3.3km（若江岩田駅、河内花園駅、東花園駅） ○除却踏切数：9箇所（H26.9除却済） ○事業費：約713億円 ○認可期間：H4年～R6年 ○仮線切替：H17.4難波行 H17.12奈良行 ○全線高架切替：H26.9.21（H22.5.30 奈良（下り線）行き高架切替） ○主な残事業：一部側道の用地買収・工事、仮橋撤去・護岸復旧等																		
社会経済情勢の変化	<p>【本路線の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成13年12月 大阪中央環状線から八尾枚方線の区間を供用開始。 （南側歩道整備は令和2年10月に完了） 平成30年3月 八尾枚方線から（都）花園駅前線までの区間を供用開始。 平成31年3月 （都）花園駅前線から（都）加納玉串線までの区間を供用開始。 <p>【周辺交通の状況】 本線 11,128台/日（うち大型車：1,383台/日）「R5.11測定」</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>供用前 (H27 交通量調査)</th> <th>供用後 (R3 交通量調査)</th> <th>増減 (R3-H27)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(国) 308号</td> <td>35,376台/24h</td> <td>28,971台/24h</td> <td>△6,405台/24h</td> </tr> <tr> <td>(主) 八尾茨木線</td> <td>19,656台/24h</td> <td>17,878台/24h</td> <td>△1,778台/24h</td> </tr> <tr> <td>(主) 大阪東大阪線</td> <td>17,063台/24h</td> <td>15,258台/24h</td> <td>△1,805台/24h</td> </tr> </tbody> </table>			路線名	供用前 (H27 交通量調査)	供用後 (R3 交通量調査)	増減 (R3-H27)	(国) 308号	35,376台/24h	28,971台/24h	△6,405台/24h	(主) 八尾茨木線	19,656台/24h	17,878台/24h	△1,778台/24h	(主) 大阪東大阪線	17,063台/24h	15,258台/24h	△1,805台/24h
路線名	供用前 (H27 交通量調査)	供用後 (R3 交通量調査)	増減 (R3-H27)																
(国) 308号	35,376台/24h	28,971台/24h	△6,405台/24h																
(主) 八尾茨木線	19,656台/24h	17,878台/24h	△1,778台/24h																
(主) 大阪東大阪線	17,063台/24h	15,258台/24h	△1,805台/24h																
事業実施による自然環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> 特筆すべき自然環境への影響はない。 																		

最終評価時の意見 具申（付帯意見） と府の対応	—
-------------------------------	---

2 事業効果の分析等

	最終評価時点 H30	事後評価時点 R5	変動要因の分析
事業費	81.5 億円 〔国：44.8 億円、府：36.7 億円〕	80.9 億円 〔国：44.5 億円、府：36.4 億円〕	・事業費（工事費）精査による減。
経過 ①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度	① 30 年 ② H 4 年度 ③ H16 年度 ④ H31 年度	① 26 年 ② H 4 年度 ③ H16 年度 ④ H30 年度	・想定よりも順調に進捗が図られたことによる期間短縮。
定量的効果 (費用便益分析等)	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 503.7 億円 ・走行経費減少便益 130.0 億円 ・交通事故減少便益 34.1 億円 <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=2.0 B=667.8 億円 C=335.1 億円 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 年交通センサスの R12 年（2030 年）将来交通量推計値により算出。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者 ・地域住民 	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 769.7 億円 ・走行経費減少便益 199.5 億円 ・交通事故減少便益 48.8 億円 <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=2.2 B=1,018.1 億円 C= 463.9 億円 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省「費用便益分析マニュアル（令和 4 年 2 月）」により算出。 ・H17 年交通センサスの R12 年（2030 年）将来交通量推計値により算出。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者 ・地域住民 	・費用便益分析マニュアルの改訂及び評価基準年、完了年度の変更による。

<p>事業効果の 定性的分析 (安全・安心、活力、 快適性等の有効性)</p>	<p>【安心・安全】 ・歩車道分離による歩行者等の交通安全の確保。</p> <p>【活力】 ・物流ネットワークの強化。 ・近鉄奈良線連立事業と一体的整備による地域間交流の強化。</p> <p>【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民</p>	<p>【安心・安全】 ・歩車道分離による歩行者等の交通安全の確保。</p> <p>【活力】 ・物流ネットワークの強化。 ・近鉄奈良線連立事業と一体的整備による地域間交流の強化。</p> <p>【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民</p>	<p>・初期の目的を達している。</p>
<p>その他特記事項</p>	<p>—</p>		

3 評価結果と今後の同種事業に対する改善措置等

<p>評価結果 (事業効果の発現 状況等)</p>	<p>・本事業により、東大阪市域における東西方向の幹線道路ネットワークの強化が図られ、並行する周辺幹線道路の交通量が約2,000台/日程度減少し、混雑度が緩和された。</p> <p>・関連事業である近鉄奈良線連続立体交差事業、河内花園駅、岩江岩田駅前の再開発事業と一体的に整備したことにより、マンションが新たに立地されるなど沿線地域の活性化が図られた。</p>
<p>今後の同種事業に対する改善措置等</p>	<p>—</p>

令和5年度 事後評価 (都市計画道路 大阪瓢箪山線 街路事業)

