

再評価調書（再々評価）

事業名	近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業				
所在地	東大阪市西岩田2丁目～桜町				
再々評価理由	再評価後5年を経過した時点で継続中				
事業概要	目的	本路線は、大阪と奈良を結ぶ幹線鉄道である。とりわけ、本事業区間のラッシュ時における踏切遮断は長時間にわたり、踏切部で発生する交通渋滞が著しい。 そこで、踏切を除去し、沿線の交通渋滞を緩和するとともに、鉄道による市街地分断を解消するものである。			
	内容	事業延長：3.3km 高架化される駅：若江岩田駅、河内花園駅、東花園駅 踏切除却数：9箇所			
	事業費	全体事業費：約613億円（約603億円）　うち投資済事業費：約219億円（約91億円） （内訳）用地費約92億円（約116億円）　（内訳）用地費約87億円（約69億円） 工事費約521億円（約487億円）　工事費約132億円（約22億円） （ ）内の数値は再評価時点のもの			
		【再評価時点の事業費との変動理由】 地価下落による用地費の減額 耐震基準の見直しに伴う橋梁等の構造物の構造変更による工事費の増額			
	維持管理費	なし（鉄道事業者において維持管理を行うため）			
	上位計画	大阪府都市基盤整備中期計画（案）改定版（平成17年3月策定）			
	関連事業	若江岩田駅前地区第1種市街地再開発事業 河内花園駅前地区第1種市街地再開発事業 都市計画道路 大阪瓢箪山線			
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	再評価時点 （H12年度末）	現時点 （H17年度末）	分析 【完成予定の変更理由】
		事業採択年度 H4 事業着手年度 H4 完成予定年度 H16	事業採択年度 H4 事業着手年度 H4 完成予定年度 H23	事業採択年度 H4 事業着手年度 H4 完成予定年度 H23	再評価時点とは変更なし
	進捗状況	用地：- % 工事：- %	用地：60 % 工事：5 %	用地：95 % 工事：25 %	
	途中段階の整備効果発現状況	平成20年頃の片側高架化を目指しており、その時点で踏切遮断時間が約4割減少され、交通渋滞の緩和に効果がある。			
事業進捗に関する課題	特になし				

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	計画時の想定	再評価時点での状況	現時点での状況	分析
		(鉄道の運行状況) 列車本数 約640本/日 遮断時間 約10.1時間/日 (踏切交通量の状況) 八戸ノ里1号:1,598台/日 八戸ノ里2号:1,480台/日 八戸ノ里3号:1,589台/日 若江岩田1号:3,287台/日 若江岩田2号:6,983台/日 若江岩田3号: 0台/日 花園1号:2,626台/日 花園2号: 0台/日 花園3号:6,107台/日 合計:23,670台/日	(鉄道の運行状況) 列車本数 約630本/日 遮断時間 約9.9時間/日 (踏切交通量の状況) 八戸ノ里1号:1,237台/日 八戸ノ里2号: 932台/日 八戸ノ里3号:1,268台/日 若江岩田1号:2,286台/日 若江岩田2号:9,170台/日 若江岩田3号: 0台/日 花園1号:2,071台/日 花園2号: 0台/日 花園3号:6,067台/日 合計:23,031台/日	(鉄道の運行状況) 列車本数 約600本/日 遮断時間 約9.4時間/日 (踏切交通量の状況) 八戸ノ里1号:1,216台/日 八戸ノ里2号: 882台/日 八戸ノ里3号:1,285台/日 若江岩田1号:3,089台/日 若江岩田2号:9,061台/日 若江岩田3号: 0台/日 花園1号:1,369台/日 花園2号: 0台/日 花園3号:6,926台/日 合計:23,828台/日	・踏切交通量、遮断時間ともにあまり変化はない。
地元等の協力体制		・地元市である東大阪市に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託する。 ・地域住民の事業早期完成に対する要望が強い。	・計画時と変わらず。	・計画時と変わらず。	・平成23年度の完成に向け、引き続き地域住民の協力を得て事業の進捗に努める。

		計画時の想定		再評価時点での状況	現時点での状況（変更点）	分析
			備考			
事業効果の定量的分析	費用便益分析	計画時点では費用便益分析の手法が確立されておらず。算出できず。	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な便益内容 移動時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益 受益者 道路管理者 	<ul style="list-style-type: none"> B / C = 2 . 0 便益総額 B = 1 2 0 0 億円 総費用 C = 6 0 3 億円 費用便益分析の根拠 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル（案）(H 1 1 . 3) により算出 	<ul style="list-style-type: none"> B / C = 2 . 2 便益総額 B = 1 4 8 9 億円 総費用 C = 6 7 3 億円 費用便益分析の根拠 費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編> (H 1 6 . 4) により算出 	
	その他の指標（代替指標）					
事業効果の定性的分析	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により踏切事故が解消される。 踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。 駅及びその周辺施設の整備にあわせバリアフリー化が促進される。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民 道路利用者 鉄道利用者 	変更点特になし	変更点特になし	
	活力	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の高架化により市街地の分断が解消され、利便性が向上し、地域コミュニティの活性化が図られる。 駅の高架化にあわせて駅前再開発事業などの周辺の街づくりを一体的に進めることにより駅前広場や駅周辺の道路整備が促進され、交通結節機能が向上し、地域の活性化が図られる。 高架下に公共施設や商業施設が整備され、地域住民の利便性が向上するとともに地域のふれあいの場が創出される。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民 	変更点特になし	変更点特になし	
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> 踏切の撤去により渋滞が緩和されバス等の定時制が確保される。 渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図れる。 鉄道高架化により騒音の改善が図れる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民 公共交通利用者 道路利用者 	変更点特になし	変更点特になし	
	その他					
自然環境等への影響と対策	<ul style="list-style-type: none"> 既成市街地における既存の鉄道の立体交差事業であり、新たに自然環境に与える影響はほとんどない。 渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与。 			変更点特になし	変更点特になし	
その他特記すべき事項	前回再評価時の意見具申・府の対応方針の概要	（意見具申） 事業継続 （府の対応方針） 事業継続		今回評価時点の反映状況		