

再評価調査

事業名	大阪外環状線（東大阪市）連続立体交差事業			
所在地	東大阪市永和1丁目～衣摺5丁目			
再評価理由	事業採択後10年を経過した時点で継続中			
事業概要	目的	「大阪外環状線計画」における城東貨物線の旅客線化や「東大阪都心整備計画」等によるまちの活性化に伴い発生する交通混雑の解消、周辺市街地の一体化や再整備などを目的として策定。		
	内容	事業区間：約2.2km 高架化される駅：（仮称）柏田駅（新駅） 踏切除却数：11箇所		
	事業費	全体事業費：約197.5億円 （都市側：約113.1億円 鉄道側：約84.3億円） （内訳）用地費：約39.2億円 工事費：約158.3億円		
	維持管理費	なし		
	上位計画	大阪府都市基盤整備中期計画（案） 大阪外環状線鉄道計画（運輸政策審議会答申第10号） 関西国際空港関連地域整備大綱・関西国際空港関連地域整備計画		
	関連事業	都市計画道路太平寺上小阪線、大阪八尾線（柏田駅前広場） 大阪外環状線鉄道事業		
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況	分析
		事業採択昭和58年度 都計決定昭和 - 年度 事業着手昭和 - 年度 完成予定平成 - 年度	事業採択昭和58年度 都計決定平成10年度 事業着手平成11年度 完成予定平成17年度	大阪外環状線計画が、 国鉄改革の影響などに より一旦白紙に戻され、その後、事業化する のに時間を要した。
	進捗状況	用地 % 工事 %	（平成13年度末現在） 用地 0 % 工事 2 %	
	途中段階の整備効果 発現状況			
事業進捗に関する課題	鉄道の高架構造物は現在の鉄道敷内に設置可能であるが工事中進入路等の借地が必要			

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	現時点での状況	分析
		（鉄道の運行状況） 旅客線開業時想定 列車本数 約140本/日 遮断時間 約2.68時間/日  （東大阪域における 自動車発生集中量） S55 調査： 407,658トリップ・イント  （踏切交通量の状況） [S58 調査] 蛇草第一：5,629台/日 蛇草第二：1,071台/日 北八尾街道：17,879台/日 柏田：3,125台/日 衣摺：12,223台/日 衣摺第五：12,951台/日	（鉄道の運行状況） 旅客線開業時想定 列車本数 約140本/日 遮断時間 約2.68時間/日  （東大阪域における 自動車発生集中量） H12 調査： 555,779トリップ・イント  （踏切交通量の状況） [H7 調査] 蛇草第一：5,481台/日 蛇草第二：1,501台/日 北八尾街道：15,041台/日 柏田：3,258台/日 衣摺：13,273台/日 衣摺第五：9,982台/日	昭和58年度の調査に 比べて踏切交通量には あまり変化はないが、 東大阪域における自 動車発生集中量は1.36 倍になっており、今後 も交通量が増加し、旅 客線開業時に想定され る遮断時間により、踏 切による交通渋滞が予 想される。
	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予定。	・現在、用地買収等の業務委託に関する協定を締結すべく地元市と調整中 ・事業に対する地域住民の理解は深く、事業の早期完成の要望が多い。	・平成17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		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		<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な便益内容               <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行経費減少便益</li> <li>維持管理減少便益</li> <li>高架下空間利用便益</li> </ul> </li> <li>受益者 道路利用者</li> <li>費用便益算定の根拠</li> </ul> H12 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル（案）により算出	<ul style="list-style-type: none"> <li><math>B / C = 2.19</math></li> <li>便益総額 B = 359.4 億円</li> <li>総費用 C = 164.0 億円</li> </ul>	
	その他の指標（代替指標）		<ul style="list-style-type: none"> <li>指標の注釈</li> </ul>		
事業効果の定性的分析	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切事故の防止</li> <li>緊急車両の通行</li> <li>バリアフリー化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民</li> <li>道路利用者</li> <li>道路管理者</li> <li>鉄道利用者</li> </ul>	変更点特になし	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却により踏切事故が解消される。</li> <li>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。</li> <li>駅及びその周辺施設の整備にあわせ、バリアフリーが促進</li> </ul>
	活力	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間交流・連携の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民</li> </ul>	変更点特になし	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道で分断されていた地域が鉄道高架により一体化することで、発展・活性化が図られる。</li> </ul>
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞の緩和</li> <li>環境改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民</li> <li>公共交通利用者</li> <li>道路利用者</li> </ul>	変更点特になし	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切の撤去により渋滞が緩和されバス等の定時性が確保される。</li> <li>渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音、地球温暖化等の改善が図られる。</li> <li>踏切除却、高架化により騒音の改善が図られる。</li> </ul>
	その他	（事業毎に設定）			
自然環境等への影響と対策	<p>同事業は、大阪府環境影響評価要綱（昭和59年2月20日、大阪府公告第9号）に基づき平成10年度に環境影響評価を実施しており、環境保全目標を達成していると評価をえている。</p> <p>また、列車の走行に伴う騒音振動を低減させるため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>線路は急なカーブや分岐部を除いてロングレールを敷設する。</li> <li>高架橋の高欄は遮音性の高い鉄筋コンクリート構造とする。</li> </ul> <p>計画であり、環境への影響を最小限にととめるよう環境保全対策に配慮している。</p>			変更点特になし	
その他特記すべき事項					