

再評価調書

事業名	近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業	事業主体	大阪府
所在地	東大阪市西岩田2丁目～東大阪市桜町		
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	東大阪における交通混雑の解消と総合的な交通体系の整備といった観点より、①南北交通の円滑化②踏切事故の解消③南北市街地の均衡ある発展④沿線駅周辺の公共施設の整備などを目的として策定。	
	内容	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 除却踏切数 9箇所	
	上位計画	なし	
	関連事業	都市計画道路 大阪瓢箪山線 若江岩田駅前地区第1種市街地再開発事業	
事業の進捗状況	都市計画決定	平成4年9月9日(大阪府告示第1149号)	
	経過	事業採択年度(事業認可取得):平成4年度(平成4年事業認可) 事業着手年度:平成5年度 完成予定年度:平成23年度	
	進捗状況	全体事業費:約603億円 (内用地費 約116億円)	
		投資事業費:約91億円 (内用地費 約69億円)	
		進捗率:用地 87%(面積比) 60%(事業費比) 工事 5%	
一連の整備効果発現	鉄道の高架化により、踏切渋滞が解消され、同時に公共交通機関への利用が促進され交通の円滑化が図られる。また、鉄道により分断されている地域の一体化を図り、地域の交流を深められる。同時に再開発、駅前広場を整備することにより、地域づくりの拠点となる。 また、鉄道と平行に大阪瓢箪山線及び側道を連立と同時に整備することにより南北のみならず東西方向の交通の円滑化も同時に図ることができる。		
課題	用地買収、工事の推進		

事業を巡る社会情勢の変化等	関連事業の状況	<p>1. 大阪瓢箪山線</p> <p>施行主体:大阪府 事業期間:平成元年度～平成16年度 都計決定:昭和21年9月4日 延長:2,045m 幅員:16.0～22.0m 進捗状況:用地買収(面積比)で約91% 平成13年度末一部供用予定</p> <p>2. 若江岩田駅前地区第1種市街地再開発事業</p> <p>○再開発事業の計画概要</p> <p>施行者:若江岩田駅前地区市街地再開発組合 都計決定:平成6年3月16日 地区面積:約16,500㎡ 進捗状況:平成13年度事業完了予定</p>
	地域の状況	<p>①地域の協力体制</p> <p>用地交渉については、一部区間を除き、ほぼ順調に進んでいる。</p>

		具体的な便益内容		受益者	費用便益費	備考
費用便益分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析</li> <li>高架下利用便益(高架下における都市側利用部分の利用価値便益)</li> <li>走行経費減少便益(踏切一旦停止および踏切遮断の停止等の燃料費用)</li> <li>踏切事故解消便益(踏切除去による踏切事故解消便益)</li> <li>迂回交通減少便益(鉄道平行区間の走行距離が短縮される時間便益)</li> <li>走行時間短縮便益(踏切遮断等によって損失していた走行時間費用)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・通行車両</li> <li>・歩行者</li> <li>・自転車等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C=2.0</li> <li>便益総額</li> <li>B=1200億円</li> <li>総費用</li> <li>C=603億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	
	大項目	小項目	効果の指標等	具体的な効果等	受益者	備考
	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>・踏切が除去されることにより、踏切事故が解消される。</li> <li>・踏切除去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、バリアフリー化が促進。</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>	
	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>・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> <li>・鉄道と平行に大阪瓢箪山線及び側道を連立と同時に整備することにより東西方向の交通の円滑化も図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民</li> </ul>	
快適性 (生活環境)	<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>・ボトルネック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。</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>・踏切除去、高架化により騒音の改善が図られる。</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>		
その他						
自然環境等への影響と対策	<p>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。</p> <p>沿道環境に対しては、植樹帯の設置による沿道地域への配慮。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。</p>					
その他特記すべき事項						