

平成 28 年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業	
担当部署	都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ（連絡先 06-6944-9282）	
事業箇所	東大阪市西岩田 2 丁目～桜町	
再々評価理由	再々評価後 5 年が経過した時点で継続中。	
事業目的	本路線は、大阪と奈良を結ぶ幹線鉄道であり、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であり、また、踏切部で発生する交通渋滞も著しい。 そこで、踏切を除却し、沿線の交通渋滞を緩和するとともに、周辺市街地整備、都市及び地域相互間の有機的な連携強化などを図るため整備を行う。	
事業内容	鉄道の高架化及び側道の整備 延長: 3.3 km 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 683.0 億円 (約 633.0 億円) [国: 282.0 億円、府: 231.0 億円、市: 101.0 億、鉄道事業者 69.0 億]	
() 内の数値は 前回評価時点のもの	(内訳) 調査費等 約 49.0 億円 (約 45.0 億円) 用地費 約 96.0 億円 (約 96.0 億円) 工事費 約 538.0 億円 (約 492.0 億円)	【工事費の内訳】 高架工 約 396.0 億円 (約 352.0 億円) 電気・軌道工 約 138.0 億円 (約 136.0 億円) 側道工 約 4.0 億円 (約 4.0 億円)
事業費の変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・当初計画時の工事用進入路については、住宅街を通過する経路であったが、地元からは、工事用車輛通過時の安全対策等について多数意見があり、関係者間で協議を行った結果、恩智川の堤防を使用することで合意に至った。現地着手後に、改めて河川管理者と現地立会及び協議を行った結果、堤防の護岸補強及び復旧工を追加 (約 14 億円) ・鉄道騒音は、「在来線鉄道騒音の予測評価手法」に基づき現地測定の結果、下り線高架化後から全線高架化までの予測値が基準値を超えることが想定された。また、「在来鉄道の新設又は大規模改良に関する騒音対策の指針」に基づき、高架化前より改善することが必須であったため、下り線高架化後から全線高架化までの鉄道騒音及び夜間工事に際し、防音型仮設高欄の設置などの環境対策工を追加 ・既設線路敷下の文化財調査をする必要が出てきたため、調査工を追加した } (約 26 億円) ところ、コンクリート基礎が一部の箇所において埋設されていることが判明したため、撤去工も追加 ・用地買収の協力が得られず、仮線位置が当初計画より営業線の近くになったため、若江岩田駅・河内花園駅は、狭小な仮ホーム状態で暫定供用せざるを得なくなった。そのため、関係者との協議の結果、安全対策がより必要となり交通誘導員を追加 (約 2 億円) ・労務単価の上昇による増額 (約 8 億円) 	
維持管理費	約 436 万円/年 (年間 約 33 万円/千㎡: 過去 5 年の実績より算出) (完成後、鉄道部は近畿日本鉄道株式会社が管理するため、側道部のみを計上)	

2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H4	前回評価時点 H23	再々評価時点 H28	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	【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 【踏切交通遮断量の状況】 ・八戸ノ里1号: 8,622 台/日 ・八戸ノ里2号: 6,496 台/日 ・八戸ノ里3号: 9,497 台/日 ・若江岩田1号: 17,122 台/日 ・若江岩田2号: 68,683 台/日 ・若江岩田3号: (自転車、歩行者のみ) ・花園1号: 14,435 台/日 ・花園2号: (自転車、歩行者のみ) ・花園3号: 45,442 台/日 (合計: 170,297 台/日) ※データは平成 14 年時点	【鉄道の運行状況】 ・列車本数: 約 600 本/日 ・遮断時間: 約 9.2 時間/日 【踏切交通遮断量の状況】 ・八戸ノ里1号: 10,093 台/日 ・八戸ノ里2号: 7,673 台/日 ・八戸ノ里3号: 12,079 台/日 ・若江岩田1号: 29,346 台/日 ・若江岩田2号: 84,267 台/日 ・若江岩田3号: (自転車、歩行者のみ) ・花園1号: 12,869 台/日 ・花園2号: (自転車、歩行者のみ) ・花園3号: 66,490 台/日 (合計: 221,816 台/日) [平成 19 年 4 月データ]	【鉄道の運行状況】 ・列車本数: 約 560 本/日 ・遮断時間: 0 時間/日 【踏切交通遮断量の状況】 全ての踏切が除却され踏切による交通遮断は解消された。	平成 22 年 5 月に下り線、平成 26 年 9 月に上り線の高架切替が完了し、踏切が除却されたため、踏切による交通遮断が解消された。
地元の 協力体制等	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。			
	事前評価時点 H4	前回評価時点 H23	再々評価時点 H28	変動要因の分析
事業の投資効果 <費用便益分析> または <代替指標>	費用便益の測定手法が確立されていないため、算出していない。	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 事業全体 ・B/C=1.31 B=800.3 億円 C=612.1 億円 【算出方法】 国土交通省「連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル(案)」(平成 20 年 11 月)により算出。 【受益者】 ・道路利用者 ・鉄道利用者	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 事業全体 ・B/C=1.23 B=1054.9 億円 C=857.2 億円 【算出方法】 国土交通省「連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル(案)」(平成 20 年 11 月)により算出。 【受益者】 ・道路利用者 ・鉄道利用者	事業費が 50 億円増額したことにより、コストが増大したため B/C が 0.08 減少。

事業効果の 定性的分析 (安心・安全、活力、 快適性等の有効性)	<p>【安全・安心】</p> <ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により踏切事故が解消される。 <p>①高架化前 (H16.4～H22.4)</p> <p>【H16年度：1件、H18年度：2件、H19年度：1件、H20年度：1件、H21年度：6件、過去5年間合計：11件】</p> <p>②下り線高架化後 (H22.5～H26.8)</p> <p>【H23年度：1件、H26年度1件、約4年間合計2件】</p> <p>③上下線高架化後 (H26.9～)</p> <p>【約2年間0件】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【活力】</p> <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、高架下の活用も可能になり、駅前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。(若江岩田駅及び河内花園駅の駅前再開発事業が完了済み) <p>【快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 鉄道高架化により騒音の改善が図れる。 鉄道の定時性が確保される。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路利用者 鉄道利用者
---	--

	事前評価時点 H4	前回評価時点 H23	再々評価時点 H28	変動要因の分析
事業の進捗状況 <経過> ① 事業採択年度 ② 事業着工年度 ③ 完成予定年度	① 平成 4 年度 ② 平成 4 年度 ③ 平成 16 年度	① 平成 4 年度 ② 平成 4 年度 ③ 平成 28 年度	① 平成 4 年度 ② 平成 4 年度 ③ 平成 31 年度	堤防復旧工事において河川管理者との協議の結果、復旧工法が変更となり 4 渇水期での施工となるために、追加で 3 年の工事期間が必要となった。
<進捗状況>	—	<ul style="list-style-type: none"> 全体 72% (453 億円/633 億円) 用地 92% (88 億円/96 億円) 工事 65% (320 億円/492 億円) 	<ul style="list-style-type: none"> 全体 94% (645 億円/683 億円) 用地 98% (94 億円/96 億円) 工事 93% (500 億円/538 億円) 	

事業の必要性等に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> 平成 26 年 9 月に鉄道高架化が完了したため、本事業区間における 9 箇所の踏切は全て除却され、踏切部で発生していた著しい交通渋滞及び踏切事故は解消された。 鉄道の高架化は完了したが、駅舎整備は完了しておらず、現在は、仮設ホームで運行しており、利用者の安全に対するリスクの長期化を避けるためにも早期の完成が必要。
---------------	---

3 事業の進捗の見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点	<ul style="list-style-type: none"> 用地買収は 98%完了しており、残る用地については将来側道用地になる箇所であり、今後も引き続き交渉を続けていく。 平成 29 年度に駅舎整備が完了し、平成 31 年度末に堤防復旧工事も含め事業完了の予定。
--------------	---

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	平成 22 年 5 月に下り線、平成 26 年 9 月に上り線の高架切替を行っていることから、代替案立案の余地はない。
---------------------	---

5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> 列車の走行に伴う騒音・振動を低減させるため、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等、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全対策に配慮している。 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。
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	・「大阪府都市整備中期計画（案）」 平成 28 年 3 月改訂
その他特記事項	

6 評価結果

評価結果	<p>○事業継続</p> <p><判断の理由></p> <p>平成 26 年度の高架化完成により踏切遮断が解消されるなど、事業の 94%が完了しており、主な残事業は駅舎整備と堤防復旧であることから、安全面の観点からも整備が必須である。また、平成 31 年度には事業完了が見込まれており、事業の必要性にも変化はなく、代替案もないことから継続する。</p>
------	--

平成28年度 再々評価 (近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業)

