

令和3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 交通戦略室 鉄道推進課 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	<p>本路線は、大阪府と奈良県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。</p> <p>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、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目的として鉄道の高架化を図る。</p>		
事業内容	<p>鉄道の高架化及び側道の整備</p> <p>事業区間：3.3km</p> <p>高架化される駅：若江岩田駅、河内花園駅、東花園駅</p> <p>踏切除却数：9箇所（平成26年度除却済）</p>		
事業費	<p>全体事業費：約713.0億円（約683.0億円）〔国：325.0億円、府：211.0億円、市：106.0億、鉄道事業者71.0億〕</p>		
（ ）内の数値は 前回評価時点のもの	（内訳）	【工事費の内訳】	
	調査費等 約54.0億円（約49.0億円）	高架工	約421.0億円（約396.0億円）
	用地費 約96.0億円（約96.0億円）	電気・軌道工	約138.0億円（約138.0億円）
	工事費 約563.0億円（約538.0億円）	側道工	約4.0億円（約4.0億円）
事業費の変更理由	<p>【事業費変動の要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高架化工事において、当該事業区間が軟弱地盤であることから、施工に伴う振動の影響が想定以上であり、家屋などへの損傷が多数発生していることから、家屋調査を実施し工事損失補償対応を行う必要が生じたことにより増額。 高架上の雨水を排水する側溝において、寝屋川流域における流量抑制基準の改定に伴い、再検討を行った結果、側溝の断面が大きくなったことにより増額。 起点部における桁架設工法において、当初、隣接する環境側道用地及び一部民地の借地にて施工ヤードを確保し、クレーン架設を計画していたが、地元との調整が難航したため、施工ヤードの確保が困難となり、現場の施工条件から、ガーダー架設に変更したことによる増。 既設構造物の撤去において、騒音・振動を最小限に抑えるため、静的破壊工法に変更したことによる増。 労務単価など物価高騰による増。 		
維持管理費	<p>約428万円／年（年間 約32万円／千㎡：過去5年の実績より算出）</p> <p>（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）</p>		

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 H28	再々評価時点 R3	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<p>【鉄道の運行状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 列車本数：約640本/日 遮断時間：約10.1時間/日 <p>【踏切交通遮断量の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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） <p>※データは平成14年時点</p>	<p>【鉄道の運行状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 列車本数：約560本/日 遮断時間：0時間/日 <p>【踏切交通遮断量の状況】</p> <p>全ての踏切が除却されたため、踏切による交通遮断は解消された。</p>	<p>【鉄道の運行状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 列車本数：約572本/日 遮断時間：0時間/日 <p>【踏切交通遮断量の状況】</p> <p>全ての踏切が除却されたため、踏切による交通遮断は解消された。</p>	<p>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、踏切による交通渋滞や踏切事故が解消されている。</p>
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 H28	再々評価時点 R3	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>	<p>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。</p>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行時間短縮 走行経費減少 交通事故減少 <p>【分析結果】</p> <p>事業全体</p> <ul style="list-style-type: none"> B/C=1.23 B=1054.9億円 C=857.2億円 <p>【算出方法】</p> <p>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。</p> <p>【事業効果の発現】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間の踏切事故件数 <p>高架切替前：13件 (H16～H26.9 約10年間)</p> <p>↓</p> <p>H26.10 高架切替で解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺まちづくり <p>若江岩田駅及び河内花園駅において、事業を契機とした新たな再開発事業を実施。</p>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行時間短縮 走行経費減少 交通事故減少 <p>【分析結果】</p> <p>事業全体</p> <ul style="list-style-type: none"> B/C=1.02 B=1098.0億円 C=1077.0億円 <p>【算出方法】</p> <p>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30年2月）により算出。</p> <p>【事業効果の発現】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間の踏切事故件数 <p>高架切替前：13件 (H16～H26.9 約10年間)</p> <p>↓</p> <p>H26.10 高架切替で解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺まちづくり <p>若江岩田駅及び河内花園駅において、事業を契機とした新たな再開発事業を実施。</p>	<p>B(便益)については、連続立体交差事業の費用便益分析マニュアルの更新（原単位の変更）により、増加した。</p> <p>C(費用)については、事業費の増額及び期間延伸により、増加した。</p> <p>以上の要因より算定した結果、費用便益比は減少した。</p>

<p>事業の投資効果 ＜費用便益分析＞ または ＜代替指標＞</p>		<p>駅前広場や駅周辺の道路整備による交通結節機能が向上。</p> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民 ・道路、鉄道利用者 ・地域経済、社会 	<p>駅前広場や駅周辺の道路整備による交通結節機能が向上。</p> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民 ・道路、鉄道利用者 ・地域経済、社会 	
<p>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>	<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。 ・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、高架下に公共施設や商業施設を整備することにより、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、駅前周辺のまち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。 <p>(若江岩田駅及び河内花園駅の駅前再開発事業も完了済み)</p> <p>【快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道高架化に伴う環境帯(側道)設置により騒音、振動の改善が図れる。 ・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。 ・踏切の除却により、踏切事故が解消され、鉄道の定時制が確保される。 			<p>—</p>

	事前評価時点 H4	前回評価時点 H28	再々評価時点 R3	変動要因の分析
<p>事業の進捗状況 ＜経過＞</p> <p>① 事業採択年度 ② 事業着工年度 ③ 完成予定年度</p>	<p>① 平成 4 年度 ② 平成 4 年度 ③ 平成 16 年度</p>	<p>① 平成 4 年度 ② 平成 4 年度 ③ 平成 31 年度</p>	<p>① 平成 4 年度 ② 平成 4 年度 ③ 令和 6 年度</p>	<p>側道用地の一部未整備箇所において、用地取得が難航し、地権者との任意交渉に予想以上の日数を要しており期間を延伸したため。</p>
<p>＜進捗状況＞</p>	<p>—</p>	<p>・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)</p>	<p>・全体 97% (692 億円/713 億円) ・用地 98% (94 億円/96 億円) ・工事 96% (539 億円/563 億円)</p>	<p>—</p>
<p>事業の必要性等に関する視点</p>	<p>・本事業区間における 9 箇所の踏切は、平成 26 年 9 月に高架化が完了したことにより全て除却されたため、踏切部で発生していた著しい交通渋滞や踏切事故を解消することが出来ている。また、側道整備については、地域の生活環境及び利便性の向上を図ることを目的とする事業の必要性に変化はない。</p>			

3 事業の進捗の見込みの視点

<p>事業の進捗の見込みの視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・工事進捗は 97%となっており、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、踏切は除却済み。 ・工事損失対応などについては、令和 4 年度で完了する予定であり、また、一部未整備の側道についても、令和 6 年度で完了する予定である。
---------------------	--

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

<p>コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・残工事において、新技術の採用や再生材を活用するなどコスト縮減を図る。
----------------------------	---

5 特記事項

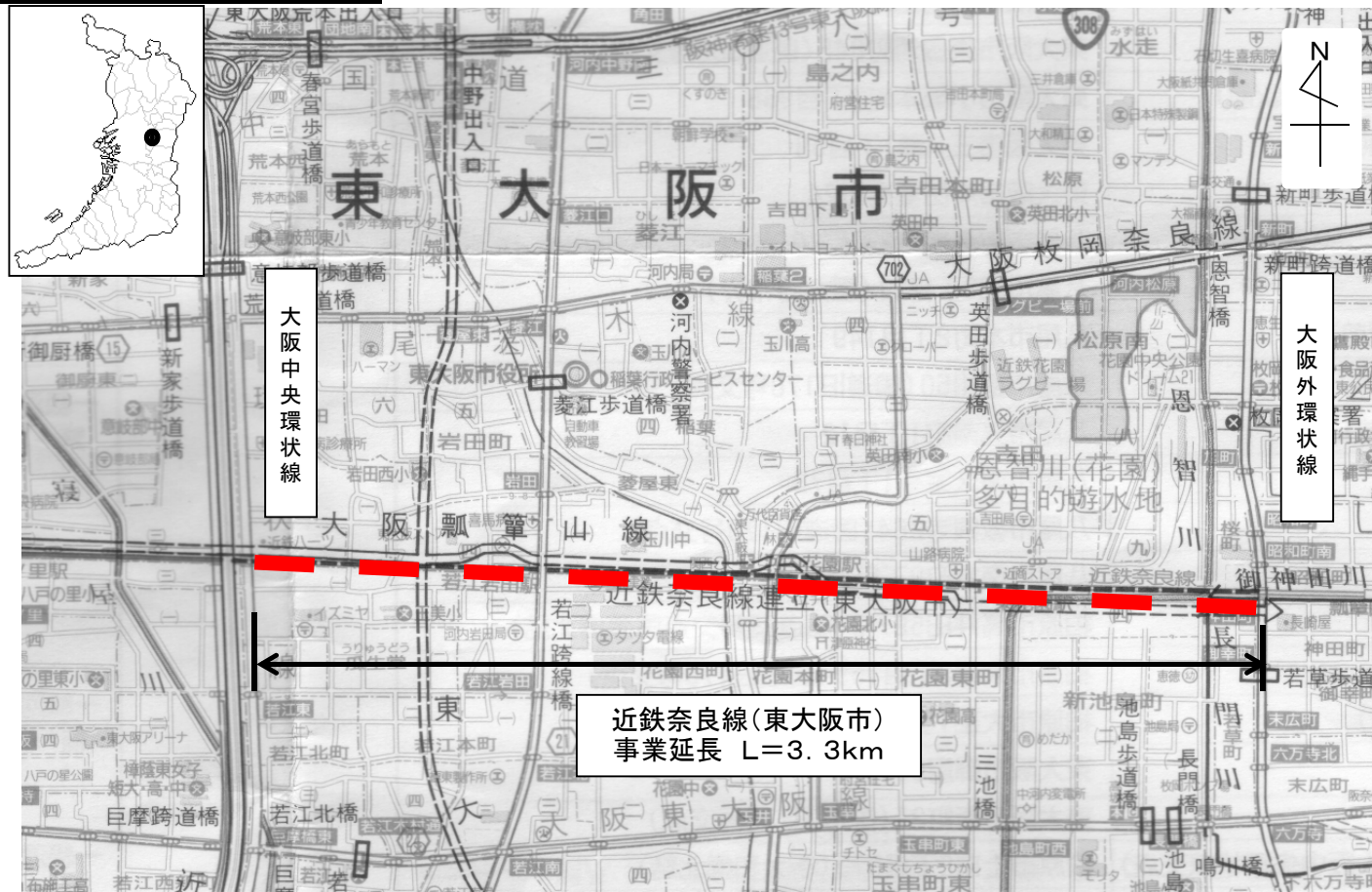
<p>自然環境等への影響とその対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・列車の走行に伴う騒音・振動を低減させるため、消音バラストやロングレールを使用し、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全対策に配慮している。 ・良好な都市景観を確保するため、周辺道路整備において、一部路線で無電柱化するとともに、東花園駅の駅舎においては、地元に馴染みのあるデザインにするなど、景観及び駅周辺のまちづくりに配慮した構造としている。
<p>前回評価時の意見具申(付帯意見)と府の対応</p>	<p>—</p>
<p>上位計画等</p>	<p>・「大阪府都市整備中期計画(案)」 令和 3 年 1 月改訂</p>
<p>その他特記事項</p>	<p>—</p>

6 評価結果

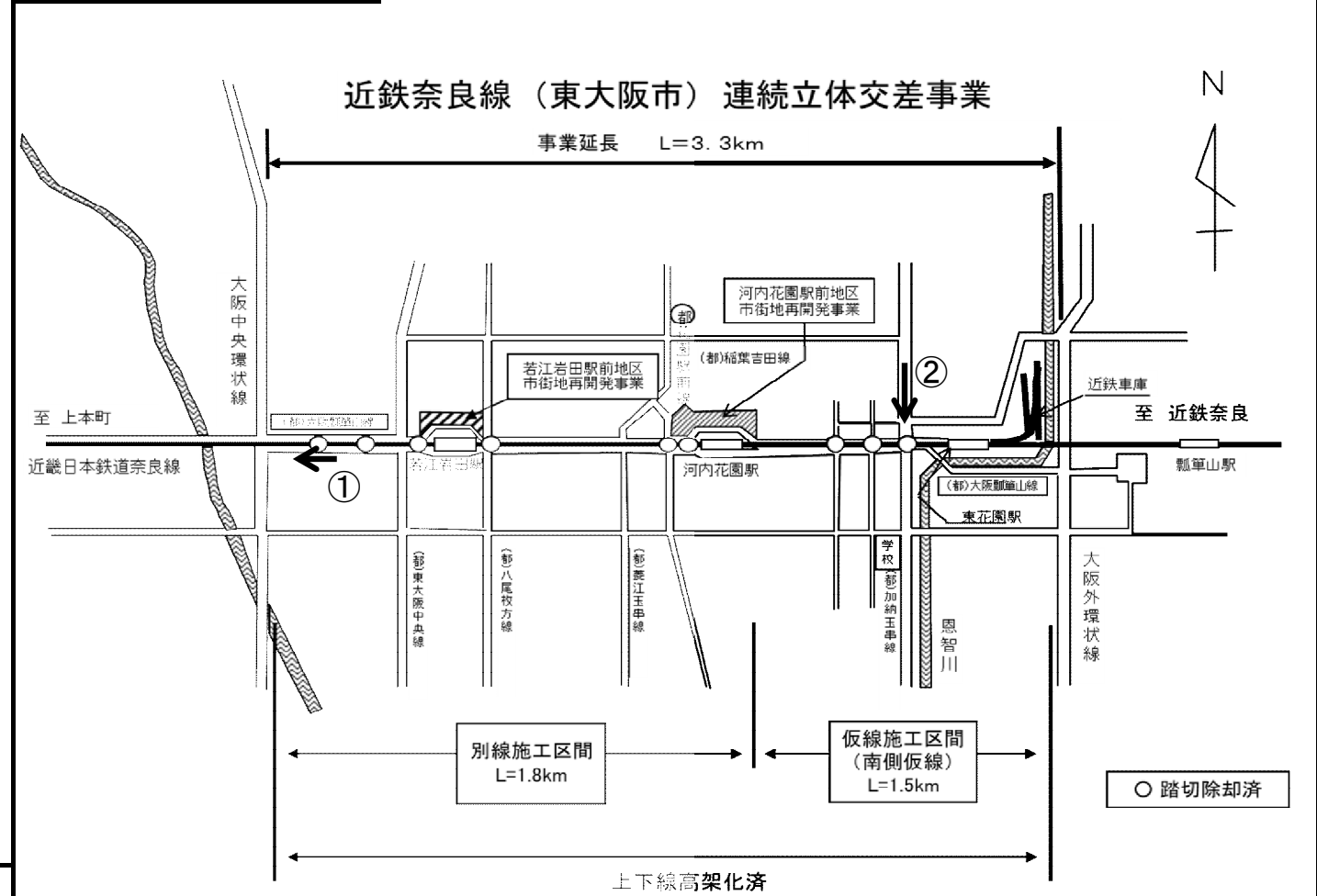
<p>評価結果</p>	<p>○事業継続</p> <p>＜判断の理由＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 26 年度の高架化完成により、踏切除却による交通渋滞や踏切事故が解消され、事業の進捗状況も 97%が完了している。主な残事業は、一部区間の側道整備であり、地域の生活環境及び利便性の向上を図るためには、整備は必須である。また、事業に併せ、駅前広場の整備や駅前再開発事業、周辺道路整備など新たなまちづくりが行われている。以上の理由から、事業を継続する。
-------------	--

令和3年度 再々評価 (近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業)

事業箇所図



平面図



現況写真



①側道未整備箇所



②鉄道高架化後(東花園駅付近)

標準断面図

