

大阪府の

連続立体交差事業

新しい駅から広がるまちづくり



南海 泉大津駅



南海 泉大津駅



近鉄
KINTETSU

東花園駅
HIGASHI-HANAZONO Station
HANAZONO RUGBY STADIUM
花園ラグビー場前

近鉄 東花園駅

2019 ラグビーワールドカップ
開催地

大阪府連続立体交差事業協議会

(事務局: 大阪府都市整備部交通道路室都市交通課連立・鉄軌道グループ)

〒540-8570 大阪府中央区大手前2丁目 / TEL 06-6944-9281 (直通)

URL: <http://www.pref.osaka.lg.jp/toshikotsu/>

ー連続立体交差事業とはー

連続立体交差事業は、市街地において、鉄道の一定区間を高架化又は地下化することにより、多くの踏切を除却し、道路との立体交差化を一挙に実現する、都市計画事業です。

この事業は、大阪府が事業主体※1となり施行※2するもので、次のような事業効果があります。

- ①数多くの踏切が同時に除却されるため、踏切遮断による**交通渋滞及び踏切事故を解消**できます。
- ②鉄道により分断されていた**市街地の一体化**を図ることができ、関連する街路や駅前広場の整備を行ったり、土地区画整理事業・市街地再開発事業などを併せて実施することにより、よりよいまちづくりを進めることができます。
- ③周辺の土地利用計画に合わせて、**高架下を多目的に利用**できます。
- ④**鉄道輸送の安全性及び輸送力増強**に寄与します。

※1 人口20万人以上の都市は自ら事業実施することが可能。

※2 平成19年8月に改定された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」及び「同細目要綱」に基づく。

ー事業の施行ー

本事業は、道路整備の一環として行う事業で、大阪府、地元市（政令指定都市除く）、鉄道事業者が協力し、概ね次のような役割分担で施行しています。

大 阪 府－**事業の総括等**

地 元 市－**用地買収、側道整備等**

鉄道事業者－**鉄道施設工事等**

一事業箇所一

(1) 事業完了

路線名 (都市名)	事業区間	事業延長 (km)	全体事業費 (百万円)	都市計画決定	事業認可	幹線交差 道路数	踏切 除却数
阪急宝塚線 (池田市・I期)	石橋1丁目 城南2丁目	2.0	1,477	S43.11.6	S43.11.6 S46.3.31	都:5 国:1	6
近鉄大阪線・奈良線 (東大阪市)	足代新町 横沼町・下小阪	5.2	16,694	S46.6.9	S46.11.11 S55.3.31	都:7 府:2	19
近鉄大阪線 (八尾市)	佐堂町1丁目 西山本町2丁目	2.2	10,004	S48.8.15	S49.2.19 S55.3.31	都:4 府:1	6
京阪本線 (守口市・門真市・寝屋川市)	守口市梅園町 寝屋川市下木田町	5.8	30,385	S47.9.20	S47.11.6 S57.3.31	都:6 府:3	20
阪急宝塚線 (池田市・II期)	城南2丁目 槻木町	1.3	13,497	S52.6.10	S52.12.26 S62.3.31	都:3 府:1	3
南海本線 (堺市)	七道西町 浜寺石津町中4丁	5.4	25,201	S47.9.20	S47.10.20 S63.3.31	都:10 国:2 府:1	20
JR片町線 (大東市)	深野5丁目 東大阪市鴻池本町	3.3	18,973	S50.11.25	S51.3.13 H4.3.31	都:4 府:1	7
阪急京都線 (高槻市)	上田辺町 高垣町	2.8	30,317	S53.4.7	S54.1.17 H6.3.31	都:6 府:2	10
京阪本線・交野線 (枚方市)	枚方元町～磯島茶屋町 枚方市駅前～岡東町	2.7	35,679	S50.3.17	S51.1.14 H7.3.31	都:5 府:2	5
南海本線 (岸和田市)	藤井町1丁目 岸城町	1.7	22,159	S53.4.7	S53.12.2 H8.3.31	都:3 府:2	8
阪急宝塚線 (豊中市)	服部元町2丁目 刀根山3丁目	3.8	55,815	S53.4.7	S54.7.3 H13.3.31	都:4 府:2	14
京阪本線 (寝屋川市)	木田元宮2丁目 豊野町	1.8	37,600	S57.1.27	S57.3.9 H14.3.31	都:3 府:1	4
南海本線 (泉佐野市)	湊1丁目 東羽倉崎町	2.8	52,555	S62.3.4	S62.8.8 H23.3.31	都:5 府:1	9
大阪外環状線 (東大阪市)	永和1丁目 衣摺5丁目	2.2	16,022	H11.3.3	H12.3.28 H29.3.31	都:4 府:2	11
南海本線 (泉大津市)	条南町 式内町	2.4	45,905	H7.1.20	H8.1.8 H29.9.30	都:4 府:2	8
計 (15 路線)	—	45.4	412,283	—	—	—	150

(2) 事業中

路線名 (都市名)	事業区間	事業延長 (km)	全体事業費 (百万円)	都市計画決定	事業認可	幹線交差 道路数	踏切 除却数
近鉄奈良線 (東大阪市)	西岩田町2丁目 桜町	3.3	68,300	H4.9.9	H5.2.4 H32.3.31	都:5 府:2	9 (済)
南海本線・高師浜線 (高石市)	東羽衣1丁目 綾園7丁目	4.1	61,700	H8.12.24	H9.7.17 H34.3.31	都:6 府:1	13
京阪本線 (寝屋川市・枚方市)	寝屋川市幸町 枚方市岡南町	5.5	106,737	H25.3.5	H25.12.13 H41.3.31	都:2 国:1 府:2	21
阪急京都線 (摂津市)	摂津市庄屋1丁目 茨木市丑寅2丁目	2.1	43,184	H29.2.28	H30.2.28 H46.3.31	都:2 府:1	5
計 (4 路線)	—	15.0	279,921	—	—	—	48

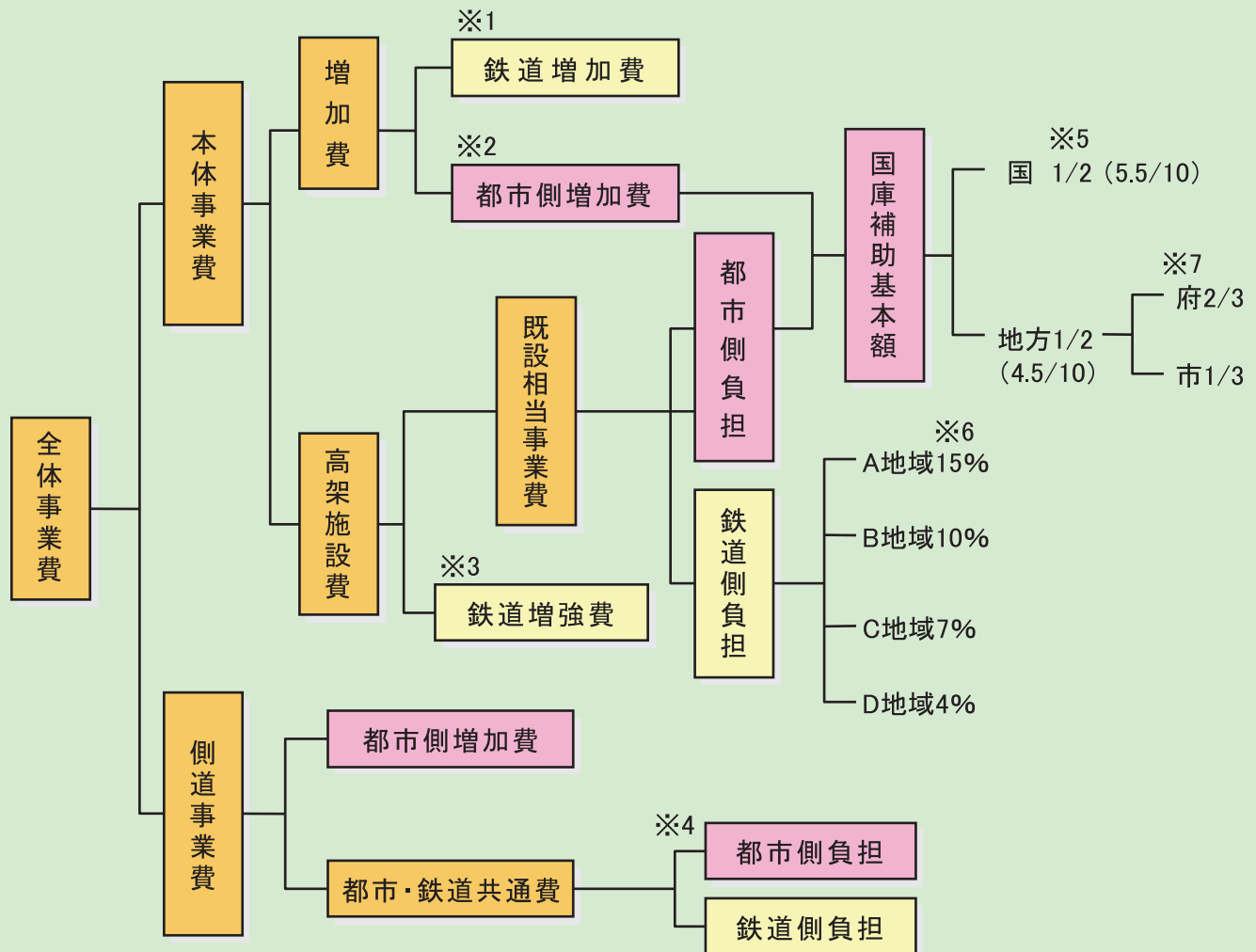
※全体事業費とは、都市側負担及び鉄道側負担の合計

※幹線道路とは、道路法による一般国道及び都道府県道、都市計画法により都市計画決定された道路

— 事業費の構成 —

事業費は、都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱及び同細目要綱に基づき、国、地方公共団体及び鉄道事業者が負担しています。

また、本事業により側道や駅前広場が整備されたり、高架下の公共利用が図られるなど、地元市の受益が大きいことから、大阪府では地方財政法第 27 条（都道府県が行う建設事業に対する市町村の負担）により、地元市も事業費の一部を負担することにしています。

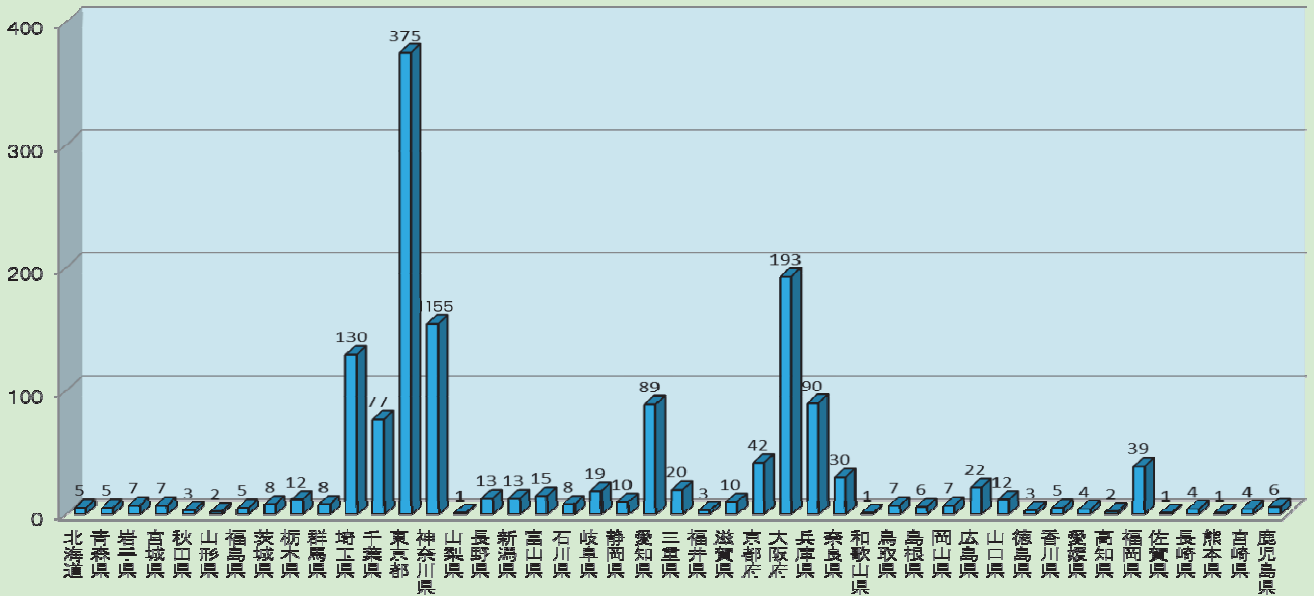


- ※1 鉄道施設の機能又は品質を従前より上回るものとするための費用等
- ※2 交差道路を新設又は拡幅するため支間25m以上の鉄道橋が必要となる場合に増加する費用等
- ※3 従前の面積を上回る高架施設を建設する費用
- ※4 都市側・鉄道側の基本費用負担比率に準ずる
- ※5 国庫補助率は、基本費用負担比率による（H5 年以降は補助率 1/2、H21 年以降は、交付金補助率がかさ上げされており、補助率 5.5/10）
- ※6 A 地域：東京都特別区（23 区）
B 地域：近畿圏の既成都市区域等
C 地域：近畿圏の近郊整備区域又は人口 30 万人以上の都市等
D 地域：それ以外の区域
- ※7 H12 年 4 月以降の新規事業から、府市の負担割合について、高架本体 2：1、側道 1：1 を適用

一踏切の状況一

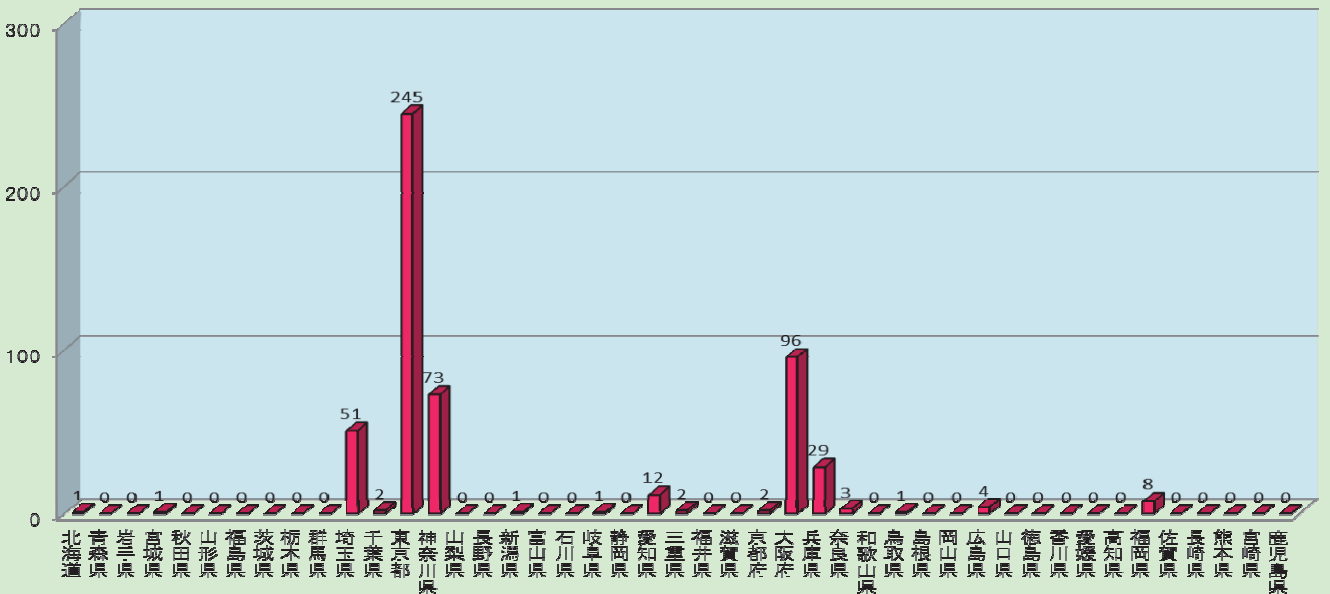
● 緊急対策踏切 ※1 の分布状況（都道府県別）

【箇所】



● 開かずの踏切 ※2 の分布状況（都道府県別）

【箇所】



※1 緊急対策踏切 平成 28 年 6 月 17 日、国土交通省が踏切の交通遮断量、事故発生状況等の客観的データに基づき、緊急に対策の検討が必要な踏切として、1,479 箇所を抽出し、踏切安全通行カルテを作成し、公表

※2 開かずの踏切 ピーク時間の遮断時間が 40 分／時以上の踏切

【自動車ボトルネック踏切】

一日の踏切自動車交通遮断量 ※3が5万台時／日以上

【歩行者ボトルネック踏切】

一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量 ※4の和が5万台(人)時／日以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万台(人)時／日以上

※3 踏切自動車交通遮断量

自動車交通量 × 踏切遮断時間

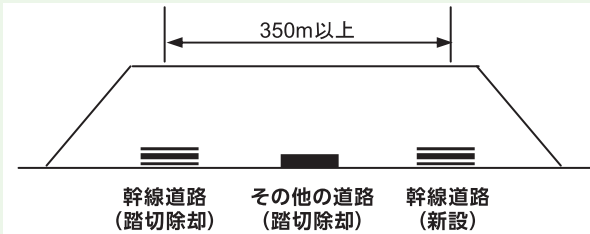
※4 踏切歩行者等交通遮断量

歩行者及び自転車の交通量 × 踏切遮断時間

一連続立体交差化の条件一

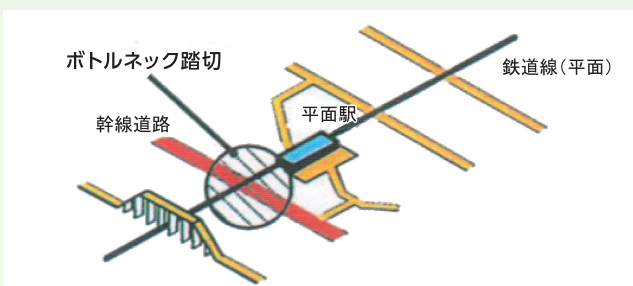
「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」により、次のいずれかに該当するものをいいます。

1 標準型



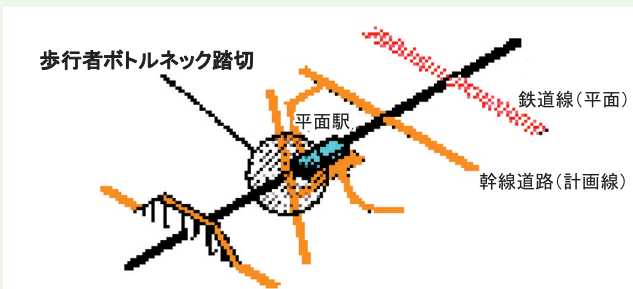
- ◇幹線道路※1と2箇所以上において交差し、かつ幹線道路同士の間隔が350m以上
- ◇道路と3箇所以上で立体交差
- ◇2箇所以上の踏切を除却

2 幹線道路のボトルネック踏切の除却



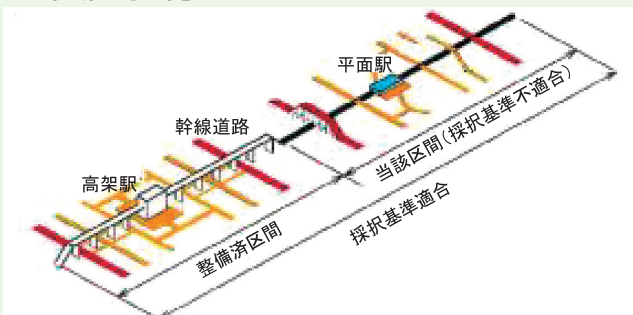
- ◇幹線道路のボトルネック踏切を除却
 - ・開かずの踏切：ピーク時遮断時間40分/時以上
 - ・自動車ボトルネック踏切：一日踏切交通遮断量が5万台時/日以上
- ◇道路と3箇所以上で立体交差

3 歩行者ボトルネック踏切の除却



- ◇生活道路の歩行者ボトルネック踏切を除却
 - ・歩行者ボトルネック踏切：自動車、歩行者及び軽車両にかかる一日踏切交通遮断量が5万台(人)時/日以上かつ、歩行者及び軽車両にかかる一日踏切交通遮断量が2万台(人)時/日以上
- ◇道路と3箇所以上で立体交差

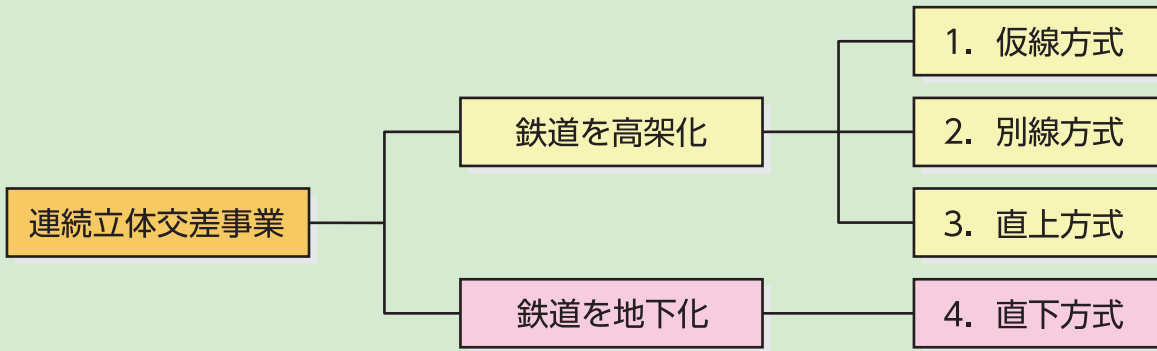
4 段階施行型



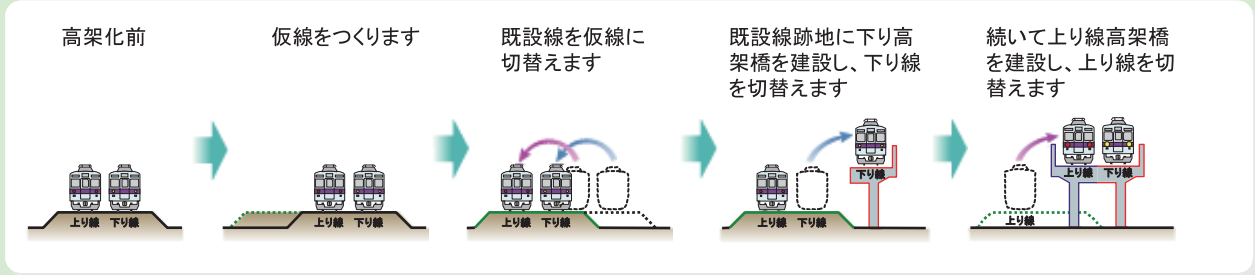
- ◇整備済み区間に隣接する未整備区間について、整備済み区間と併せた全体の区間として、1又は2に合致

※1 幹線道路：道路法による一般国道及び都道府県道、都市計画法により都市計画決定された道路

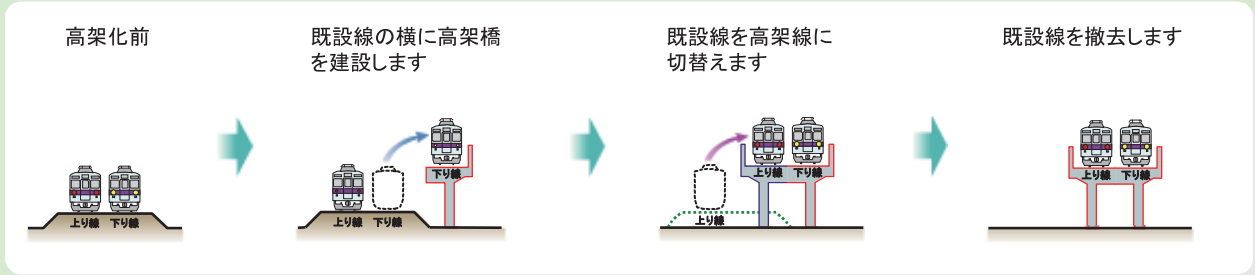
—施工方法—



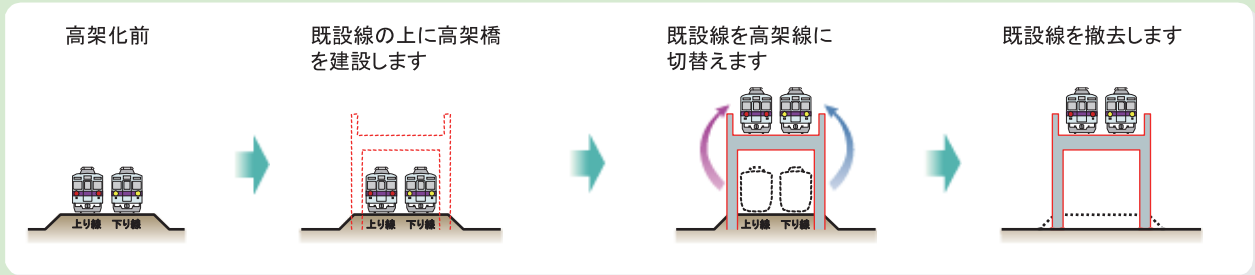
1. 仮線方式



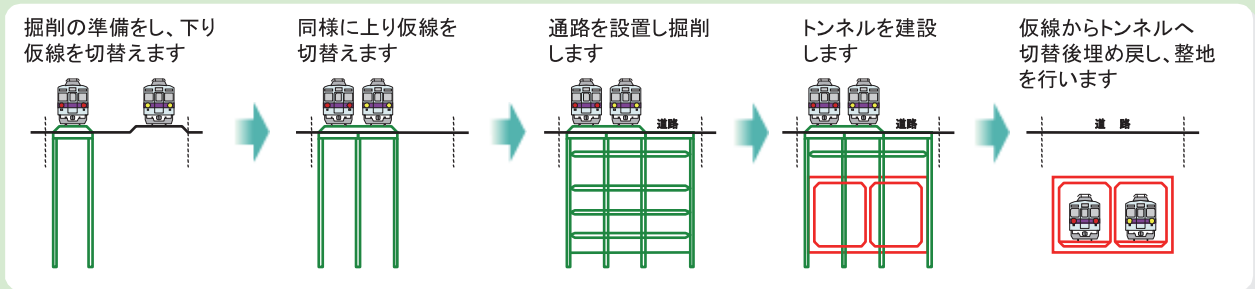
2. 別線方式



3. 直上方式



4. 直下方式



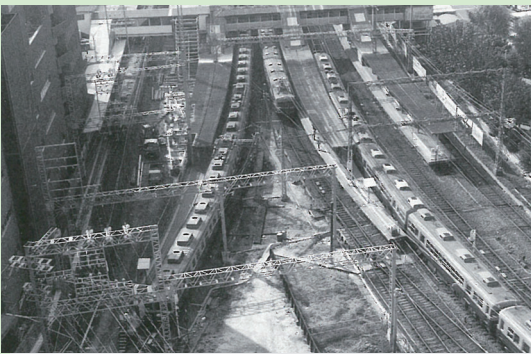
一事業効果一

踏切をなくすことにより、「**交通渋滞と踏切事故を解消**」します。



近鉄 河内花園～東花園駅間

駅が新しくなり、駅前広場の整備や市街地再開発事業などを実施することで、「**まちの顔(玄関)が生まれかわります。**」



京阪 枚方市駅

駅前広場や側道、駅舎施設などが、「**バリアフリー化**」され、まちの安全性や快適性が向上します。



南海 岸和田駅



南海 松ノ浜駅

高架下空間を利用して、商業施設、公共・公益施設なども整備され、「**利便性の向上、まちの活性化**」にも役立ちます。



南海 泉大津駅



阪急 岡町駅