

事後評価調書

事業名	京阪本線（寝屋川市）連続立体交差事業			
所在地	寝屋川市木田元宮2丁目～豊野町			
事後評価理由	事業完了後概ね5年程度経過（本事業については3年経過）した事業			
事業概要	目的	本事業は、京阪本線の寝屋川市駅周辺の約1.8kmについて、鉄道を高架化し踏切を除却することにより、踏切遮断による交通渋滞や事故の解消を図るとともに、鉄道による市街地分断を解消し、地域の活性化・一体化を図るものである。		
	内容	事業延長：約1.8km 高架化される駅：寝屋川市駅 踏切除却数：4箇所		
	上位計画	大阪府総合計画（昭和57年策定） 寝屋川市総合計画（昭和47年策定）		
	関連事業	寝屋川市駅前市街地再開発事業（昭和61年度完了） <事業主体：市> 寝屋川市駅東西駅前広場整備事業（平成15年度完了） <事業主体：市> 都市計画道路国守黒原線（平成11年度完了） <事業主体：府> 都市計画道路平池萱島線（平成5年度完了） <事業主体：市>		
コスト分析	項目	計画時:a	実績:b	分析
	建設コスト（事業費）	事業費総額 約214億円 〔都市側：約181億円〕 〔鉄道側：約33億円〕 <内訳> - -	事業費総額 約376億円 〔都市側：約312億円〕 〔鉄道側：約64億円〕 <内訳> 国：42.8%、府：26.8% 市：13.4%、鉄道：17.0%	$b/a = 1.76$ （都市側 1.72） （鉄道側 1.94） 主に下記の要因によるもの。 ・物価高騰 ・経費率の変更 ・工法変更 ・耐震への対応
	時間コスト（事業期間）	7年	21年	$b/a = 3.0$ 主に用地買収の遅れによるもの。
	事業採択年度	昭和56年度	昭和56年度	
	事業着手年度	昭和56年度	昭和56年度	
完成年度	昭和62年度	平成13年度		
維持管理コスト	-	高架化される施設は、鉄道事業者の施設であるため、維持管理費については、鉄道事業者が100%負担。	-	

事業を巡る社会経済情勢の変化	事業目的に関する諸状況	現状（計画時）	実績	分析
		<踏切交通量> 〔H9年調査〕 寝屋川府道踏切 3,899台/日 上木田踏切 216台/日 中木田踏切 6,829台/日 <滞留長(ピーク時)> 〔H7年調査〕 (府)枚方交野寝屋川線 (寝屋川府道踏切) 90m (都)国守黒原線 (中木田踏切) 100m <旅行速度> 〔H9年<推測値>〕 (府)枚方交野寝屋川線 (寝屋川府道踏切) 8.5km/h (都)国守黒原線 (中木田踏切) 7.8km/h	<踏切交通量> 〔H13年調査〕 寝屋川府道踏切 5,704台/日 上木田踏切 438台/日 中木田踏切 21,630台/日 <滞留長> 〔H13年調査〕 (府)枚方交野寝屋川線 (寝屋川府道踏切) 44m (都)国守黒原線 (中木田踏切) 148m <旅行速度> 〔H13年調査〕 (府)枚方交野寝屋川線 (寝屋川府道踏切) 17.2km/h (都)国守黒原線 (中木田踏切) 17.7km/h	<踏切交通量> 踏切除却により渋滞緩和されたこと及び(都)国守黒原線、(都)千里丘寝屋川線が整備された事から、交通量が総計で約2.5倍になったと考えられる。 <滞留長> 増加が見られるが、ピーク時でも1信号待ちの状態であり、ほとんどの時間帯において渋滞は発生していない。滞留長の増大は、大幅な交通量の増加によるものと考えられる。 <旅行速度> 踏切除却により渋滞緩和されたことにより、旅行速度が向上した。
地元等の協力体制		・地元市である寝屋川市に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託。 ・駅前再開発事業、駅広整備など周辺まちづくり事業を実施。		

	現状（計画時）	計画時の想定: a		実績: b	分析	対策
			備考			
事業効果の定量的分析	費用便益分析	_____	<p>計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず、算出できず。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な便益内容 <ul style="list-style-type: none"> 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 踏切事故解消便益 ・受益者 <ul style="list-style-type: none"> 道路利用者 ・費用便益算定の根拠 <ul style="list-style-type: none"> 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"> ・ B / C = 1 . 5 7 <p>便益総額 B = 5 2 7 . 8 億円</p> <p>総費用 C = 3 3 5 . 3 億円</p>	連続立体交差事業として、事業効果があった。	
	その他の指標（代替指標）					
事業効果の定性的分析	安全・安心	<踏切事故の防止>	踏切除却により、踏切事故が解消される。	同左	所期の目的を達した。	
		<緊急車両の通行>	踏切除却及び渋滞緩和により、通行状況の向上が図れる。また、関連道路整備により、代替ルートが確保できる。	同左	所期の目的を達した。	
		<バリアフリー化>	駅及び周辺施設の整備にあわせ、バリアフリー化が促進される。	駅施設にエレベーター・エスカレーターを新設。バリアフリー対応の歩道を設置。	所期の目的を達した。	
	活力	<地域間交流・連携の強化>	鉄道で分断されていた地域が鉄道の高架化により一体化することで、発展・活性化が図られる。	高架下空間の活用。（行政サービス施設、駐車場・駐輪場、商業施設等を設置。）駅前広場を整備。	所期の目的を達した。	
	快適性	<渋滞の緩和>	踏切除却により、渋滞が緩和されバス等の定時性が確保される。	同左	所期の目的を達した。	
<環境改善>		鉄道の高架化により、騒音・振動の改善が図られる。	同左			
その他						
自然環境等への影響と対策	・ 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。			同左		
その他(今後の事後評価の必要性、同種事業への改善措置など)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業を円滑に進めていくにあたり、地元精通している地元市へ用地買収業務を委託しているが、交渉が難航し多大な時間を要している。その結果、事業が長期化している。 ・ 物価高騰や工法変更などの理由により、事業費が大幅な増額となっている。 <p>今後の連立事業において、用地買収については府市の役割分担など、工事については当初計画段階での工法等の検討方法について改善を図っていく。</p>					