

事前評価調査書

事業名	京阪本線（寝屋川市、枚方市）連続立体交差事業	
担当部署	都市整備部 交通道路室 街路課連立グループ(06-6944-4424)	
事業箇所	寝屋川市幸町～枚方市岡南町	
事業概要	目的 寝屋川市・枚方市における、恒常的な渋滞を解消することにより、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策定。	
	内容 事業区間 : 5.5 km (枚方市域: 3.4km、寝屋川市域: 2.1km) 高架化される駅: 香里園駅、光善寺駅、枚方公園駅 踏切除却数 : 21箇所	
	事業費 全体事業費: 900億円 (国:406億円 府:252億円 市:152億円 鉄道:90億円) (内訳)調査費: 22億円 外に着工準備事業費: 4億円 用地費: 200億円 (国:20千万、府:12千万、市:8千万) 工事費: 678億円	
	【事業費の積算根拠】 工法、設計数量等は国費調査時に概略設計を元に算出。 事業費の算出については、連立事業の実績等を元に算出。	【工事費の内訳】 高架工事 351億円 軌道・電気工事 192億円 駅舎工事 105億円 側道工事 30億円
	事業費の変動要因 【共同事業者との協議状況】寝屋川市・枚方市・京阪電鉄(株)とまちづくり計画や鉄道本体、関連側道等の構造について協議中。 【今後の事業費変動要因の予測】 現在事業費は概算であり、今後、国協議を行い事業採択前に明確になった時点で報告。今後、事業費の負担割合については、変動あり。	
	維持管理費 円/年(鉄道事業者において維持管理を行うため)	
関連事業	・香里園駅東地区第一種市街地再開発事業(再開発を含めた駅周辺の一体整備により、通過交通用と駅利用交通用の別途路線確保が可能。H15～H25) ・街なみ環境整備事業(鉄道の高架化により、踏切除去や側道整備による地区内道路のネットワークの整備が可能。H14～H25) ・都市計画道路中振交野線(本事業の完成に合わせ、必要なアクセス道路)	
上位計画等の位置づけ	・大阪府総合計画:大阪の再生・元気倍増 ・大阪府交通道路マスタープラン(平成16年3月策定) ・大阪府都市基盤整備中期計画(案)改訂(平成17年3月)	
優先度	事業区間には、開かずの踏切が20箇所あり、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。連立事業を実施することにより、踏切除去や側道整備が可能となり、地区内交通ネットワークの形成が出来ると共に駅前広場整備などにより交通結節点機能が強化される。	
事業の進捗予定	事業段階ごとの進捗予定と効果 今後3～4年かけ、現地測量、土質調査、鉄道設計、環境調査を行い、都市計画決定・環境影響評価の手続きをしていく。事業着手後、用地買収に概ね6～7年、工事に概ね10年程度かけて行っていく。 (参考)京阪本線(寝屋川市)連立事業 <延長:1.8km 事業費:376億円> (着工準備採択)平成20年 昭和55年度 事業採択 平成25年度 昭和58年度 用地買収 平成26年度 昭和59年度 } 概ね8年間 工事 平成31年度 平成3年度 } 完成 平成40年度 平成13年度 } 概ね11年間	
	完成予定年 平成40年度	

事業目的に関する諸状況	事業を巡る社会経済情勢																																																																																							
	<p>鉄道の運行状況</p> <p>列車本数 約680本/日 遮断時間 約10.02時間/日</p> <p>(踏切交通量の状況) (ピーク時1時間踏切遮断時間) (踏切事故数)</p> <p>[H19調査] [H19調査] 開かずの踏切 「H15～H19」</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>自動車</th> <th>自転車・歩行者</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>寝屋川6号</td> <td>: 2,800台/日</td> <td>39.1分/時</td> <td></td> </tr> <tr> <td>田井</td> <td>: 3,500台/日</td> <td>41.9分/時</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>北田井</td> <td>: 1,400台/日</td> <td>47.2分/時</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>香里学校道</td> <td>: 200台/日</td> <td>9,200人/日</td> <td>51.1分/時</td> </tr> <tr> <td>香里園上手</td> <td>: 3,300台/日</td> <td>48.1分/時</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>木屋道</td> <td>: 6,800台/日</td> <td>2,000人/日</td> <td>47.8分/時</td> </tr> <tr> <td>赤井堤防</td> <td>: 900台/日</td> <td>2,100人/日</td> <td>52.7分/時</td> </tr> <tr> <td>一本松</td> <td>: 100台/日</td> <td>500人/日</td> <td>47.4分/時</td> </tr> <tr> <td>天神前</td> <td>: 1,000台/日</td> <td>1,000人/日</td> <td>48.7分/時</td> </tr> <tr> <td>香里6号</td> <td>: 100台/日</td> <td>700人/日</td> <td>51.6分/時</td> </tr> <tr> <td>光善寺下手</td> <td>: 1,200台/日</td> <td>1,900人/日</td> <td>45.9分/時</td> </tr> <tr> <td>光善寺</td> <td>: --</td> <td>3,800人/日</td> <td>48.6分/時</td> </tr> <tr> <td>光善寺上手</td> <td>: 3,400台/日</td> <td>3,400人/日</td> <td>50.6分/時</td> </tr> <tr> <td>光善寺4号</td> <td>: 1,800台/日</td> <td>1,800人/日</td> <td>42.6分/時</td> </tr> <tr> <td>走谷</td> <td>: 300台/日</td> <td>1,200人/日</td> <td>44.0分/時</td> </tr> <tr> <td>蝶矢</td> <td>: 700台/日</td> <td>900人/日</td> <td>43.5分/時</td> </tr> <tr> <td>三和</td> <td>: 7,300台/日</td> <td>2,900人/日</td> <td>42.2分/時</td> </tr> <tr> <td>位加賀</td> <td>: 2,500台/日</td> <td>2,500人/日</td> <td>42.6分/時</td> </tr> <tr> <td>枚方公園</td> <td>: 2,400台/日</td> <td>8,400人/日</td> <td>50.6分/時</td> </tr> <tr> <td>段田</td> <td>: 200台/日</td> <td>600人/日</td> <td>42.9分/時</td> </tr> <tr> <td>蔵谷</td> <td>: 200台/日</td> <td>2,000人/日</td> <td>41.9分/時</td> </tr> </tbody> </table> <p>開かずの踏切: ピーク時遮断時間40分以上/時間 (うち死亡者7人)</p> <p>この事業予定区間には20箇所の開かずの踏切があり、大阪府全体(115箇所)の約2割を占めている。</p>		自動車	自転車・歩行者		寝屋川6号	: 2,800台/日	39.1分/時		田井	: 3,500台/日	41.9分/時	1	北田井	: 1,400台/日	47.2分/時	3	香里学校道	: 200台/日	9,200人/日	51.1分/時	香里園上手	: 3,300台/日	48.1分/時	5	木屋道	: 6,800台/日	2,000人/日	47.8分/時	赤井堤防	: 900台/日	2,100人/日	52.7分/時	一本松	: 100台/日	500人/日	47.4分/時	天神前	: 1,000台/日	1,000人/日	48.7分/時	香里6号	: 100台/日	700人/日	51.6分/時	光善寺下手	: 1,200台/日	1,900人/日	45.9分/時	光善寺	: --	3,800人/日	48.6分/時	光善寺上手	: 3,400台/日	3,400人/日	50.6分/時	光善寺4号	: 1,800台/日	1,800人/日	42.6分/時	走谷	: 300台/日	1,200人/日	44.0分/時	蝶矢	: 700台/日	900人/日	43.5分/時	三和	: 7,300台/日	2,900人/日	42.2分/時	位加賀	: 2,500台/日	2,500人/日	42.6分/時	枚方公園	: 2,400台/日	8,400人/日	50.6分/時	段田	: 200台/日	600人/日	42.9分/時	蔵谷	: 200台/日	2,000人/日
	自動車	自転車・歩行者																																																																																						
寝屋川6号	: 2,800台/日	39.1分/時																																																																																						
田井	: 3,500台/日	41.9分/時	1																																																																																					
北田井	: 1,400台/日	47.2分/時	3																																																																																					
香里学校道	: 200台/日	9,200人/日	51.1分/時																																																																																					
香里園上手	: 3,300台/日	48.1分/時	5																																																																																					
木屋道	: 6,800台/日	2,000人/日	47.8分/時																																																																																					
赤井堤防	: 900台/日	2,100人/日	52.7分/時																																																																																					
一本松	: 100台/日	500人/日	47.4分/時																																																																																					
天神前	: 1,000台/日	1,000人/日	48.7分/時																																																																																					
香里6号	: 100台/日	700人/日	51.6分/時																																																																																					
光善寺下手	: 1,200台/日	1,900人/日	45.9分/時																																																																																					
光善寺	: --	3,800人/日	48.6分/時																																																																																					
光善寺上手	: 3,400台/日	3,400人/日	50.6分/時																																																																																					
光善寺4号	: 1,800台/日	1,800人/日	42.6分/時																																																																																					
走谷	: 300台/日	1,200人/日	44.0分/時																																																																																					
蝶矢	: 700台/日	900人/日	43.5分/時																																																																																					
三和	: 7,300台/日	2,900人/日	42.2分/時																																																																																					
位加賀	: 2,500台/日	2,500人/日	42.6分/時																																																																																					
枚方公園	: 2,400台/日	8,400人/日	50.6分/時																																																																																					
段田	: 200台/日	600人/日	42.9分/時																																																																																					
蔵谷	: 200台/日	2,000人/日	41.9分/時																																																																																					
地元等の協力体制	<ul style="list-style-type: none"> 地元市である寝屋川市・枚方市に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託する予定。地元住民から、一刻も早い完成を要望されている。 枚方市は、当該事業箇所の沿線地域の居住者を対象に実施した「光善寺駅・枚方公園駅周辺のまちづくりに関する住民アンケート調査」や、沿線のコミュニティ協議会の協力を得て設置した「京阪沿線まちづくり懇談会」の意見、構想(案)に対する住民アンケートの結果などを踏まえ2008年3月に『枚方市京阪沿線(枚方市駅以南)まちづくり構想』を策定した。 寝屋川市は、京阪本線連続立体交差事業の事業化検討に伴い、京阪香里園駅周辺地区のまちづくりについて意見募集を行い、提出された意見を受け止め、必要な検討を行ない、提出された意見のあらましと、意見に対する考え方をまとめた。市は、これらの提出された意見もふまえ、2008年2月に『寝屋川市香里園駅周辺地区まちづくり構想』を策定しました。 																																																																																							

事業効果の分析		具体的な便益内容	備 考
		費用便益分析	<p>・ B / C = 1 . 7</p> <p>便益総額 B = 905.2 億円</p> <p>移動時間短縮便益 870.6 億円</p> <p>走行経費減少便益 22.8 億円</p> <p>交通事故減少便益 11.8 億円</p> <p>総費用 C = 519.4 億円</p> <p>建設費 558.1 億円</p> <p>維持管理費 0.4 億円</p> <p>土地の残存価値 - 39.1 億円</p>
その他の指標（代替指標）	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域内の13住区のうち6住区が鉄道により分断（踏切21箇所）されているが、6住区すべての通学路の分断・消防車の通行分断・住区内の交流分断が解消される。 火災延焼危険地区が大幅に減少：約130ha 約60ha 高架下利用による地区施設用地の創出：約5.5km×10m＝約5.5ha（駐車場なら約2,000台分、駐輪場約25,000台分） 大気汚染への影響：約15%～30%減（踏切による一旦停止がなくなるため） 		
定性的分析	<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。 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が整備され、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。また、周辺道路の整備が可能となり、駅利用交通と広域幹線道への通過交通が分離される。 現在の側道は概ねの区間で未道未設置もしくは片側歩道程度の整備となっているが、仮線地帯を利用することにより歩道整備が可能となる。 西側地区のほとんどが密集住宅地区であるが、関連側道の整備により、これらの地区の道路交通環境は改善される。 踏切の撤去により、渋滞が緩和されバス等の定時制が確保される。 渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図れる。 鉄道高架化により騒音の改善が図れる。 		

自然環境等への影響と対策	<ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメントの手続きを行いながら、環境への影響が最小となるよう、線形や構造を検討していく。 連続立体交差事業区間の沿線には高層住宅も立地していることから、列車の走行に伴う騒音・振動を低減させるため、ロングレール化や弾性枕木の採用、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く。 騒音予測値は、現状の騒音値を下回っており、現状非悪化となっているため地域住民の日常生活に支障を及ぼさない程度と考える。 振動について、現状の近接側軌道中心から12.5m地点の将来高架化後の振動数値は現状非悪化となっているため、大部分の地域住民の日常生活に支障を及ぼさない程度と考える。 高架構造物により、阻害された場合は、公共補償基準に従い補償していく。 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。 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。
代替案との比較検討	<p>高架化と地下化</p> <ul style="list-style-type: none"> 連立対象区間5.5kmのうち、起終点の取付区間約900mが堀割形式となり、地下化区間は実質4.6kmとなる。 堀割区間での地域分断が残る。 地下化の事業費は約1,500億円。（高架化の約1.5倍の費用がかかる。） <p>これらの問題点を踏まえ、寝屋川枚方連立における地下化の採用は非現実的である。</p> <p>仮線敷設は山側か川側か</p> <ul style="list-style-type: none"> 枚方公園駅付近を山側仮線にした場合、仮線時に駅施設に影響する。 香里園駅を川側に仮線を設置した場合、川側は整備済み市街地であり、大規模構造物や駅前広場への影響が大きい。 すべての駅を山側に仮線設置した場合、光善寺駅付近は連立事業と併せた整備が図れず、既存商業集積地の再整備の促進が図りにくく、幹線道路が山側にシフトし良好な住宅市街地の保全が図れない。枚方公園駅付近は、東側駅前広場、地下駐輪場に影響するため、機能確保のための再整備が必要になる。 <p>これらの問題点を踏まえ、香里園駅付近（寝屋川市域）は山側、光善寺駅・枚方公園駅付近（枚方市域）は川側に仮線を敷設する。</p>
その他特記すべき事項	

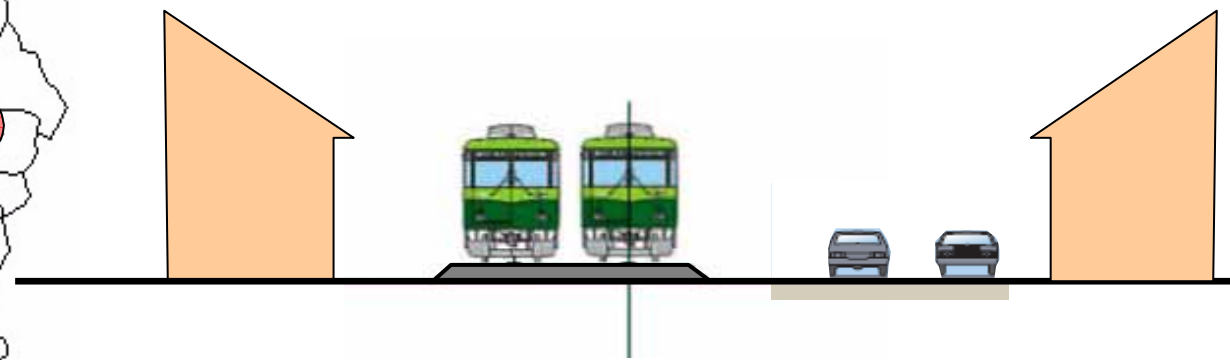
京阪本線(寝屋川市・枚方市)連続立体交差事業

【位置図】

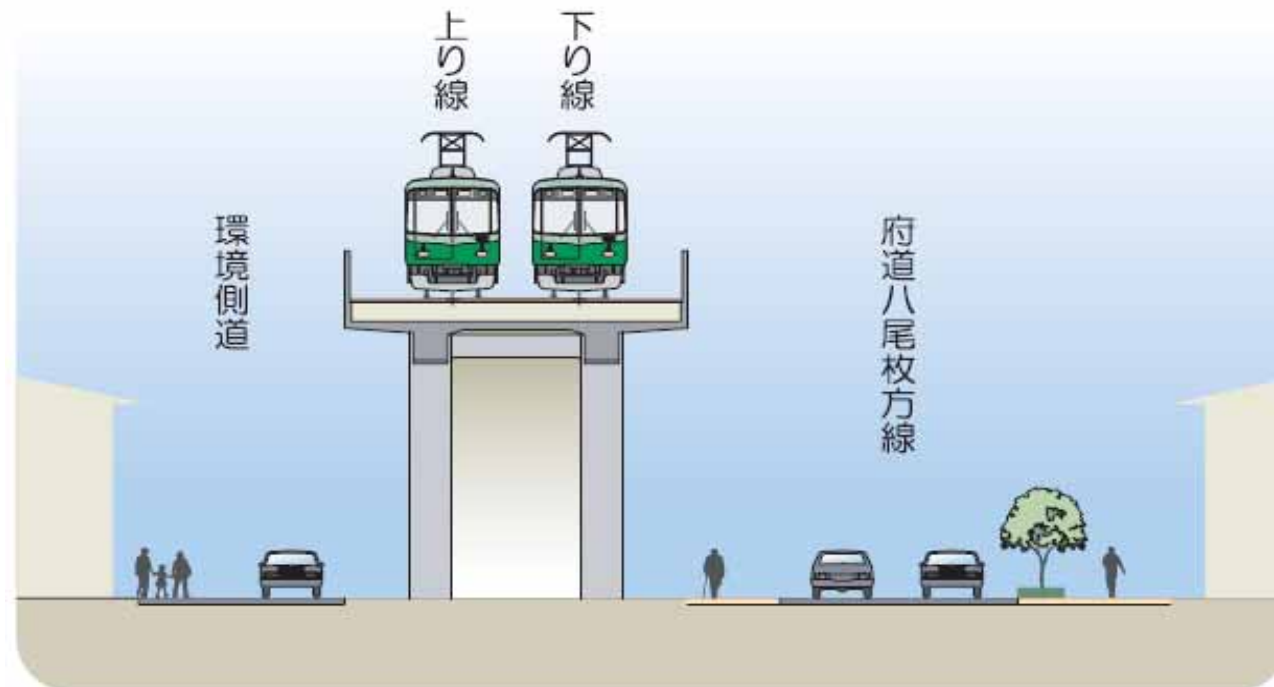


【標準断面図】

現況図



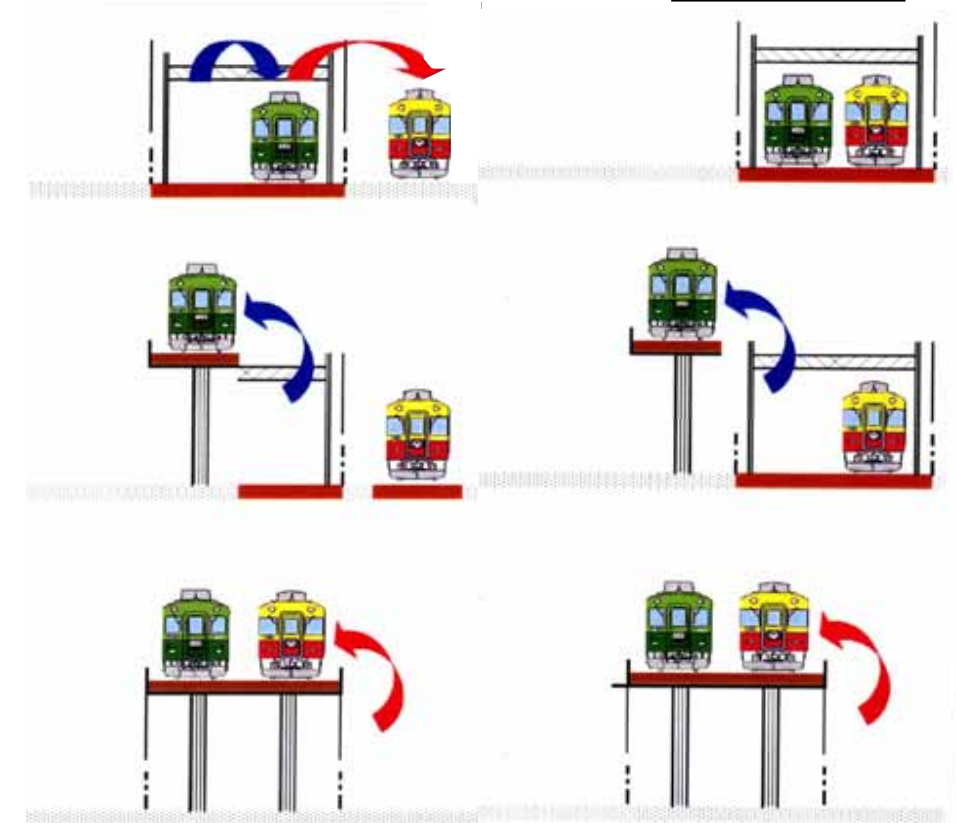
計画図



【高架方式における施工方式】

仮線方式

別線方式



【完成予想図】



【平面概略図】

