

事前評価調書（事業費 10 億円以上）

会議終了後の再報告資料

事業名	阪急京都線（摂津市駅付近）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 06-6944-7587）	
事業箇所	摂津市庄屋～茨木市丑寅	
目的	<p>阪急京都線は、大阪と京都を結ぶ主要路線であり、列車運行本数も多く踏切遮断時間も長い。とりわけ（都）千里丘三島線は、府道大阪中央環状線と府道大阪高槻京都線を結ぶ主要幹線道路であり、H21年にはJRとのアンダーパスが完成し、JR～阪急京都線間は摂津市が拡幅工事中であるなど、積極的な整備が進められており、阪急踏切部の交通渋滞が顕在化している状況である。</p> <p>また、今回連立事業として整備する区間では、H21年度に摂津市駅の新設やH23年度の南千里丘土地区画整理事業の完成など、まちづくりが進展していることから、本事業により、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図ることが喫緊の課題であるため、本事業を推進するものである。</p>	
内容	<p>鉄道の高架化及び側道の整備 延長：2.1km（摂津市：1.5km、茨木市：0.6km） 高架化される駅：摂津市駅 踏切除却数：5箇所</p>	
事業費	全体事業費：約37.5億円 （国：19.2億円 府・市：15.7億円 鉄道：2.6億円） （内訳）調査費等 約4億円 用地費 約6.2億円 工事費 約30.9億円	
	【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 20.3億円 軌道・電気工事 8.2億円 駅舎工事 1.7億円 側道工事 7億円
事業費の変動要因	【他事業者との協議状況】 摂津市、茨木市、阪急電鉄㈱と高架本体、関連側道の構造及び工法等について協議中。 【今後の事業費変動要因の予測】 現在の事業費は概算であり、今後、国と協議を行い計画の位置付前に明確となる。事業費の鉄道事業者の負担割合については、変動あり。	
維持管理費	一 円／年 ・高架本体については鉄道事業者において維持管理。 ・関連側道については地元市において維持管理。	
関連事業	・南千里丘土地区画整理事業（事業主体：摂津市 事業期間：H19～H23） ・都市計画道路千里丘三島線整備事業（事業主体：摂津市 事業期間：H19～） ・都市計画道路千里丘寝屋川線整備事業（事業主体：大阪府 事業期間：未定） ・都市計画道路坪井味舌線整備事業（事業主体：摂津市 事業期間：未定）	

上位計画等における位置付け	・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）改正（平成24年3月）																																										
事業を巡る社会経済情勢等	鉄道の運用状況 列車本数 約630本／日 踏切遮断時間 約9時間／日																																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">踏切交通量の状況</th> <th>ピーク時1時間踏切遮断時間</th> <th>踏切事故数</th> </tr> <tr> <th colspan="3">H19調査</th> <th>S60～H19</th> </tr> <tr> <th></th> <th>自動車</th> <th>自転車・歩行者</th> <th></th> <th>ボトルネック踏切</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>坪井踏切</td> <td>2,608台/日</td> <td>4,208台/日</td> <td>35分/時間</td> <td>○ 1件</td> </tr> <tr> <td>産業道路踏切</td> <td>9,156台/日</td> <td>4,337台/日</td> <td>34分/時間</td> <td>○ 9件</td> </tr> <tr> <td>乙の辻踏切</td> <td>一台/日</td> <td>8,029台/日</td> <td>34分/時間</td> <td>○ 1件</td> </tr> <tr> <td>千里丘踏切</td> <td>9,722台/日</td> <td>2,261台/日</td> <td>33分/時間</td> <td>○ 1件</td> </tr> <tr> <td>千里丘上2番踏切</td> <td>95台/日</td> <td>1,791台/日</td> <td>一分/時間</td> <td>1件</td> </tr> </tbody> </table>					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	H19調査			S60～H19		自動車	自転車・歩行者		ボトルネック踏切	坪井踏切	2,608台/日	4,208台/日	35分/時間	○ 1件	産業道路踏切	9,156台/日	4,337台/日	34分/時間	○ 9件	乙の辻踏切	一台/日	8,029台/日	34分/時間	○ 1件	千里丘踏切	9,722台/日	2,261台/日	33分/時間	○ 1件	千里丘上2番踏切	95台/日	1,791台/日	一分/時間	1件
	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																																							
	H19調査			S60～H19																																							
	自動車	自転車・歩行者		ボトルネック踏切																																							
坪井踏切	2,608台/日	4,208台/日	35分/時間	○ 1件																																							
産業道路踏切	9,156台/日	4,337台/日	34分/時間	○ 9件																																							
乙の辻踏切	一台/日	8,029台/日	34分/時間	○ 1件																																							
千里丘踏切	9,722台/日	2,261台/日	33分/時間	○ 1件																																							
千里丘上2番踏切	95台/日	1,791台/日	一分/時間	1件																																							
地元の協力体制等	地元市である摂津市・茨木市に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託する予定。																																										
事業の投資効果<費用便益分析>または<代替指標>	【効果項目】 ・交通円滑化効果 移動時間短縮・走行費用短縮・交通事故減少 【分析結果】 $B/C = 2.92$ $B = 647.2$ 億円 $C = 221.5$ 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。 ※総便益及び総費用は基準年（平成24年）における現在価値で算出している。 ※社会的割引率は年4%、全線供用開始は平成45年、費用便益の算定期間は供用開始から50年としている。 ※総費用＝事業費＋維持管理費 【受益者】 地域住民・鉄道、側道利用者																																										

定性的分析	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切除却により踏切事故が解消。 ・踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易。 ・踏切の撤去により、渋滞が緩和されバス等の定時性が確保。 ・渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図られる。 ・鉄道の高架化及び環境側道整備により市街地の分断が解消し、高架下に公共施設や商業施設が整備され、利便性が向上、地域コミュニティの活性化が図られる。 ・駅及びその周辺施設の整備に合せバリアフリー化が促進。 ・鉄道高架化により騒音の改善が図られる。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民・鉄道、側道利用者
事業段階ごとの進捗予定と効果	<ul style="list-style-type: none"> ・H20～22年度 連続立体交差事業調査 ・H23～24年度 関係機関協議 ・H25～28年度 社会資本整備計画へ位置付け、測量・設計等、比較設計協議、都市計画決定、詳細設計協議 ・H29年度 都市計画事業認可（予定）（事業認可期間：H29～H45） ・H45年度 事業完了（予定）
完成予定年度	平成45年度
代替手法との比較検討	<p>○高架化と地下化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル躯体が、地下埋設物（流域下水道山田幹線）や山田川等の支障となる。また、地下工事は高架に比べ高コストとなることや、工期も長くなるため、地下化は採用しない。 <p>○仮線敷設は東側か西側か</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西側仮線とすると、境川（駅部西側）～千里丘三島線へアクセスする境川橋梁（自転車・歩行者用）の架け替えが必要となる。 ・関電鉄塔、RCマンションの存在。 <p>これらの問題点を踏まえ、用地費・物件補償費の合計で東側仮線の方が費用を抑えることができる。これに加え影響範囲も少なくなるため、東側仮線を採用することとする。</p> <p>○道路オーバーパスとの比較</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道と交差する都市計画道路3本（うち1本は新設）、現道1本をオーバーパスした場合、事業費は約370億円であり、連立事業費 約375億円と比較して同程度となる。しかし、道路のオーバーパスは、単に自動車交通流の円滑化を図るものとしては有効であるが、駅周辺の既成市街地での立体交差となるため、新たな地域分断が生じることや高架橋直近の交通に制約がかかること、さらには歩行者等に上下移動の負担が生じる。 <p>一方、連立事業により鉄道を高架化すると、上記課題が解消されることに加え、鉄道により分断された地域の一体化が図られ、周辺のまちづくりとあわせた地域の活性化が期待できる。よって当地区では連立事業を採用する。</p>

自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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や、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、環境保全対策に配慮する。 ・高架構造物により日照等阻害された場合は、公共補償基準に従い補償していく。
その他特記事項	

外部の専門家による意見等	<p>事業評価の内容について、各専門家から次のような意見等があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・連立事業を実施すること前提として考えると、事業の必要性は理解できるが、代替手法の比較検討として道路をオーバーパスする方法とも比較すべき。 ・本連立事業箇所を次に着手するという優先順位の決め方はどうか。
意見等への対応	<p>専門家の意見を尊重し、連続立体交差事業を進めていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価調書に追記、修正を行うとともに参考資料を添付した。 ・優先順位については、ボトルネック踏切である点、除却計画の実現性、周辺まちづくりの計画などの沿線の状況や、地元市・鉄道事業者と整備に向けた合意形成などを踏まえて決定している。

対応方針（原案）	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施は妥当 <p><判断の理由></p> <p>本連立事業の整備により、ボトルネック踏切の解消による交通渋滞、踏切事故の解消、並びに、市街地の一体化が図れることから、事業を実施する。</p>
----------	--