**令和５年度　再評価調書（総事業費10億円以上）**

１ 事業概要

|  |  |
| --- | --- |
| 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　交通戦略室　鉄道推進課　連立・鉄軌道グループ（06-6944-7587） |
| 事業箇所 | 摂津市庄屋～茨木市丑寅 |
| 再評価理由 | 事業計画の大幅な変更（事業費増） |
| 事業目的 | 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ため、踏切部では慢性的な交通渋滞が発生している。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。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、先行的に駅周辺のまちづくりが概成し、本事業により、踏切を除去し、沿線の平常時・災害時における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さらなる有機的な連携強化などに資することから、本事業を推進するものである。 |
| 事業内容 | 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（うち「開かずの踏切」１箇所） |
| 事業費（　）内の数値は前回評価時点のもの | 全体事業費：約508億円〔国：263億円、府・市：215億円、鉄道：30億円〕　　　　　( 約375億円〔国：192億円、府・市：157億円、鉄道：26億円〕) |
| （内訳）調査費等　約 33( 14)億円用地費　　約 78( 51)億円　工事費　　約 397(310)億円 | 【工事費の内訳】高架工事　　　　　約　270(211)億円軌道、電気工事　　約　101( 79)億円駅舎工事　　　　　約 20( 16)億円側道工事　　　　　約 6( 4)億円 |
| 事業費の変動要因 | ○工事費・建設資材単価、労務単価の上昇（＋87億円）○用地費・借地面積及び補償費の増加（＋27億円） | ○調査費等・労務単価の上昇及び埋蔵文化財調査（本掘削調査）の調査箇所の増加（＋19億円） |
| 維持管理費 | 　道路部：20万円/千㎡・年（過去5年の摂津市内実績より算出） |
| 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東駅前線整備事業（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） |

２ 事業の必要性等に関する視点

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 計画時点[H24] | 再評価時点[R5] | 変動要因の分析 |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | ・鉄道の運用状況(H24)列車本数　　　約630本／日踏切遮断時間　約９時間／日・踏切交通量の状況

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| （H19） | 自動車 | 自転車歩行者 |
| 坪井踏切 | 2,068台/日 | 4,208台/日 |
| 産業道路踏切 | 9,156台/日 | 4,337台/日 |
| 乙の辻踏切 | －台/日 | 8,029台/日 |
| 千里丘踏切 | 9,722台/日 | 2,261台/日 |
| 千里丘上２番踏切 | 95台/日 | 1,791台/日 |

・踏切遮断時間（ピーク時１ｈ）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| （H19） | 遮断時間 | BＮ時踏切 |
| 坪井踏切 | 35分/時間 | ○ |
| 産業道路踏切 | 34分/時間 | ○ |
| 乙の辻踏切 | 34分/時間 | ○ |
| 千里丘踏切 | 33分/時間 | ○ |
| 千里丘上２番踏切 | －分/時間 |  |

・踏切事故数

|  |  |
| --- | --- |
| S60～H19 | 件数 |
| 坪井踏切 | １件 |
| 産業道路踏切 | ９件 |
| 乙の辻踏切 | １件 |
| 千里丘踏切 | １件 |
| 千里丘上２番踏切 | １件 |

 | ・鉄道の運用状況(R5)列車本数　　　約650本／日踏切遮断時間　約10時間／日・踏切交通量の状況

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| （R1） | 自動車 | 自転車歩行者 |
| 坪井踏切 | 2,977台/日 | 3,646台/日 |
| 産業道路踏切 | 9,151台/日 | 6,665台/日 |
| 乙の辻踏切 | －台/日 | 6,751台/日 |
| 千里丘踏切 | 7,643台/日 | 1,732台/日 |
| 千里丘上２番踏切 | 35台/日 | 1,775台/日 |

・踏切遮断時間（ピーク時１ｈ）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| （R1） | 遮断時間 | BＮ時踏切 |
| 坪井踏切 | 43分/時間 | ○ |
| 産業道路踏切 | 38分/時間 | ○ |
| 乙の辻踏切 | 32分/時間 | ○ |
| 千里丘踏切 | 36分/時間 | ○ |
| 千里丘上２番踏切 | －分/時間 |  |

・踏切事故数

|  |  |
| --- | --- |
| H24～R3 | 件数 |
| 坪井踏切 | 0件 |
| 産業道路踏切 | 1件 |
| 乙の辻踏切 | 1件 |
| 千里丘踏切 | 0件 |
| 千里丘上２番踏切 | 0件 |

 |  |
| 地元の協力体制等 | ・地元市である摂津市に鉄道用地及び関連側道の用地取得等を全面委託するとともに、関連側道の整備についても委託を予定しており、継続的な協力体制を構築済み。 |
| 事業の投資効果＜費用便益分析＞または＜代替指標＞ | 【効果項目】・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少【分析結果】・B/C＝2.92B＝647.2億円　C＝221.5億円【算出方法】国土交通省「費用便益分析マニュアル」（平成20年11月） | 【効果項目】・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少【分析結果】・B/C＝1.90B＝809.5億円C＝426.3億円【算出方法】国土交通省「費用便益分析マニュアル」（令和４年２月） | ・近年の周辺の交通量を踏まえた将来推計の見直し、マニュアル改定等による便益の増加 |
| 事業効果の定性的分析（安全・安心、活力、快適性等の有効性） | [効果項目]・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、平常時・災害時における緊急車両等の定時性、速達性が向上。　※H30大阪北部地震では、大幅な迂回路を余儀なくされた経緯あり・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の整備が期待され、利便性が向上、地域コミュニティーの活性化が図られる。・先行整備した駅周辺のまちづくりとともに、駅の高架化により、さらなる利便性向上や地域活性化に寄与する。・関連する道路整備により、地域交通の円滑化や、地域間交流の促進が図られる。・鉄道の高架化及び側道整備により、騒音、振動の改善が図られる。・駅及びその周辺施設の整備に合わせたバリアフリー化が促進。・踏切事故が解消され、鉄道の定時性が確保される。[受益者]・地域住民、鉄道利用者、道路利用者 |
|  | 計画時点[H24] | 再評価時点[R5] | 変動要因の分析 |
| 事業の進捗状況＜経過＞1. 事業採択年度
2. 事業着工年度
3. 完成予定年度
 | 1. 平成29年度
2. 平成29年度
3. 令和15年度
 | ①　平成29年度②　平成29年度③　令和15年度 | － |
| ＜進捗状況＞ |  | ・全体14％（68.6億円/508億円）・用地71％（55.4億円/78億円）・工事 0％（　 0億円/397億円）・調査費等40%（13.2億円/33億円） | － |
| 事業の必要性等に関する視点 | ・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ため、踏切部では慢性的な交通渋滞が発生している。とりわけ、開かずの踏切に指定されている坪井交差点や市内の南北交通を担う（都）千里丘三島線と交差する産業道路踏切においては、踏切による交通渋滞が顕在化している状況である。・本事業は踏切を除去し、沿線の平常時・災害時における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さらなる有機的な連携強化などに資することが期待されている。以上より事業の必要性に変わりはない。 |

３ 事業の進捗の見込みの視点

|  |  |
| --- | --- |
| 事業の進捗の見込みの視点 | ・平成29年度に事業採択され、令和５年10月末時点の用地取得率は約52％で、残る用地についても、現在鋭意交渉を行っている。・文化財調査については、令和５年度より用地取得が完了した箇所から順次実施しており、残る箇所についても、用地取得が完了次第実施していく予定としている。・工事は令和５年度より、先行して鉄道工事で支障となる摂津市道の付替え道路工事に着手する予定としている。・今後、付替え道路工事の進捗や用地取得の状況を踏まえ、順次、鉄道工事（仮線工事）に着手し、令和15年度末の供用を目指す。 |

４ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

|  |  |
| --- | --- |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 | 【コスト縮減】・鉄道高架化部の設計中であり、コスト縮減の観点から設計内容や施工方法等の協議を鉄道事業者と進めており、新技術の活用も含めてコスト縮減に努める。【代替案の可能性】・事前評価時には、道路のオーバーパス等含め比較検討を行っており、その結果、鉄道高架化を採用している。現在の用地取得率は約52％となっており、用地取得が完了した箇所から支障物の撤去や文化財調査を始めている。加えて、仮線切替にかかる準備工事にも今年度着手予定であり、代替案の可能性は極めて低い。 |

５ 特記事項

|  |  |
| --- | --- |
| 自然環境等への影響とその対策 | ・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。・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。 |
| 前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応 | － |
| 上位計画等 | ・大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂） |
| その他特記事項 | － |

６ 対応方針（原案）

|  |  |
| --- | --- |
| 対応方針（原案） | ○事業継続とする。＜判断の理由＞・用地取得率は約52％であり、残る用地についても、現在鋭意交渉を行っている。・令和５年度より、用地取得が完了した箇所から、文化財調査を実施しており、残る箇所についても、用地取得が完了次第実施していく予定としている。・令和５年度より、先行して鉄道工事で支障となる摂津市道の付替え道路工事等に着手する予定としている。・鉄道を高架化し、踏切除却することで、交通渋滞や踏切事故を根本的に解消するとともに、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図り、地域の発展に寄与することを目的とする事業の必要性に変化はない。以上の理由により、事業を継続する。 |