

## 平成20年度公共事業再評価対象事業調査

## 1 事業の概要

事業名	京阪本線淀駅付近立体交差化事業	事業所管課	建設局事業推進室
事業区間	自：伏見区淀木津町 至：伏見区納所下野	延長又は面積	延長 2,020m
<b>事業概要</b> 京阪本線淀駅付近においては、踏切の遮断が周辺地域の円滑な交通の妨げとなっており、特に京都競馬開催時には、交通混雑が市民生活に大きな影響を与えている。 このため、淀駅を含めた鉄道の高架化により3箇所の踏切を除却し、交通渋滞の緩和と安全性の確保を図るとともに、関連側道の整備により鉄道高架化による周辺地域への環境影響の緩和及び生活道路として利便性の向上を図るものである。 事業は、京都市が京阪電鉄及び日本中央競馬会と協定を締結し進めている。 <内容>・鉄道高架化 延長 L = 2,020m (うち高架区間 1,467m) 踏切除却 3箇所(下津, 淀, 池上) ・関連側道 淀駅北側道線 L = 570m, W = 6m 自転車歩行者専用道 淀駅南側道線 L = 790m, W = 6m ・用地買収面積 A = 3,955㎡ ・その他 高架下に自転車等駐車場を設置			

## 2 事業の必要性等に関する視点

## 【事業の進捗状況】

都市計画決定	平成11年度	事業採択年度	平成11年度	用地着手年度	平成12年度
工事着手年度	平成12年度	完成予定年度	当初 平成17年度 変更 平成25年度		
年度	全体事業	平成18年度以前	平成19年度	平成20年度	平成21年度以降
工事	L= 2,020m C= 22,735 百万円	L= m C= 8,722 百万円	L= m C= 964 百万円	L= m C= 1,864 百万円	L= 2,020m C= 11,185 百万円
用地	A= 3,955 ㎡ C= 2,550 百万円	A= 2,921 ㎡ C= 2,130 百万円	A= 492 ㎡ C= 343 百万円	A= 209 ㎡ C= 43 百万円	A= 333 ㎡ C= 34 百万円
その他	C= 2,715 百万円	C= 1,860 百万円	C= 59 百万円	C= 194 百万円	C= 602 百万円
計	C= 28,000 百万円	C= 12,712 百万円	C= 1,366 百万円	C= 2,101 百万円	C= 11,821 百万円
進捗率 (累積)		45.4%	50.3%	57.8%	100.0%

## 事業の進捗状況

平成12年度から工事に着手し、平成19年11月には、1件の未買収地部分を除いて、下り線高架橋が完成した。未買収地については、平成19年9月に取得したことにより全ての鉄道用地の取得が完了し、平成20年3月から当該部分の高架橋工事に着手している。平成20年度は、並行して軌道、電気工事を進め、駅部の建築工事にも着手する。

関連側道については、引続き用地取得を進めている。

## 当初計画に比べて事業が遅れた理由

当初は、池上踏切から大阪寄りの鉄道用地取得と池上踏切から京都寄りの京都競馬場用地を使用して工事が可能な下り線高架工事を並行して進め、平成17年度末に事業完了の計画であったが、鉄道用地(全17件)の取得に時間を要したため、平成16年度に完了時期を平成22年度まで延伸を行った。

その後、平成17年度までには、1件を残して16件の鉄道用地の取得を完了し、平成19年度末の下り線高架切替、平成22年度末の完成を目指していた。

しかし、最後の1件の用地取得が難航し、平成19年度に土地収用法の適用の準備を進める中で、任意契約で取得することが出来たが、この間、工事の進捗が図れなかったことから、完成時期が平成25年度となった。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- ・平成 13 年 1 月，本事業による淀駅周辺の整備に合わせ，淀城跡公園の再整備に向け，「淀城跡公園再整備基本構想」が策定された。
- ・平成 13 年 1 月に市民も参画して「伏見区基本計画」を策定したことにより，まちづくりが市民にとって身近なものになった。

【上位計画から見た事業の有効性】

京都市基本計画		事業ごとの上位計画	具体的な効果等
大項目	小項目		
安らぎのあるくらし 華やぎのあるまち 市民との厚い信頼関係の構築をめざして	第3節 だれもが安心して てくらせるまち	・伏見区基本計画 (安心・安全、人にやさ しい便利なまち)	・安全、快適な生活を送 ることのできる道路、 公共交通の整理 ・淀駅におけるバリアフ リー化の推進と自転車 等駐車場の整備
	第3節 市民のくらしと まちを支える基盤づく り		

【指標による評価】

客観的評価指標	評価結果	
事業採択についての条件を確認す るための指標	事業の投資効果 (費用便益分析)	B / C = 1.66 (競馬開催日)
	事業の要件	指標該当状況：有・無
事業の効果や必要性を評価するた めの指標	評価軸に対する該当状況： 3 / 3	

3 事業の進捗の見込みの視点

【事業の実施のめど，進捗の見通し等】

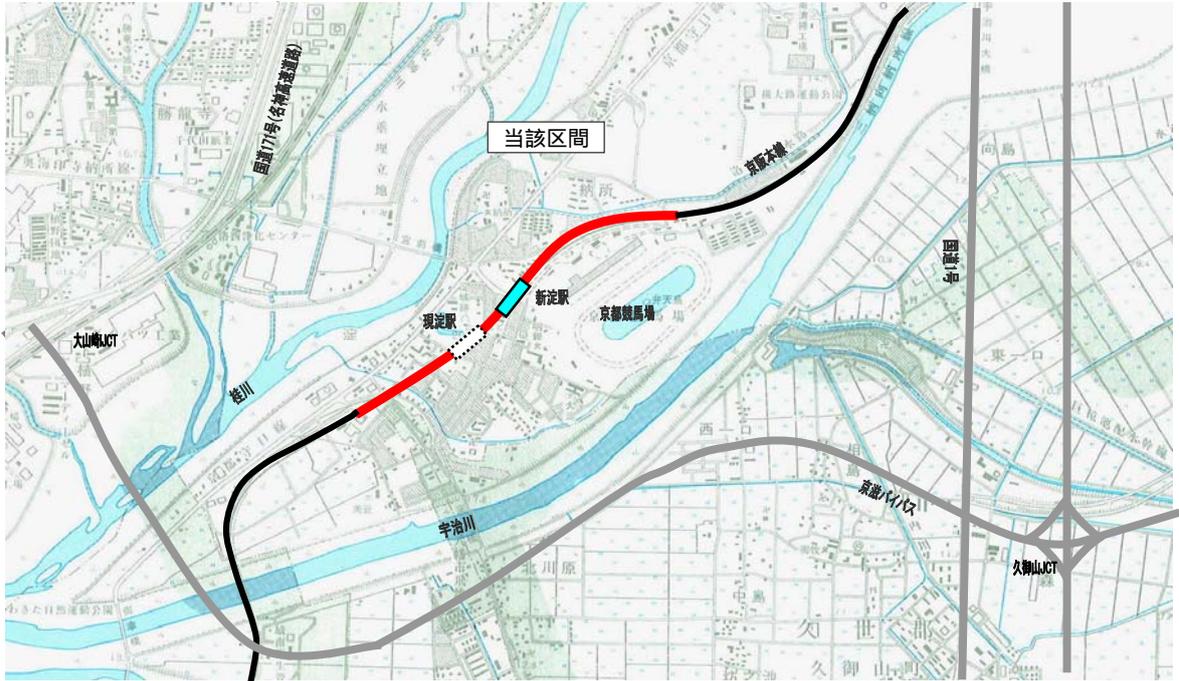
- ・平成 21 年度には下り線の高架切替を行い，新淀駅の下り線ホームを供用開始する。踏切部では通過列車本数が半減することにより，踏切の混雑が緩和される。
- ・平成 23 年度には，上り線の高架化を行うことにより，事業目的である鉄道及び駅の高架化，踏切の除却が完成する。
- ・複線高架化以降に施工する関連側道等の工事を含む事業全体が，平成 25 年度に完成する。

4 対応方針案

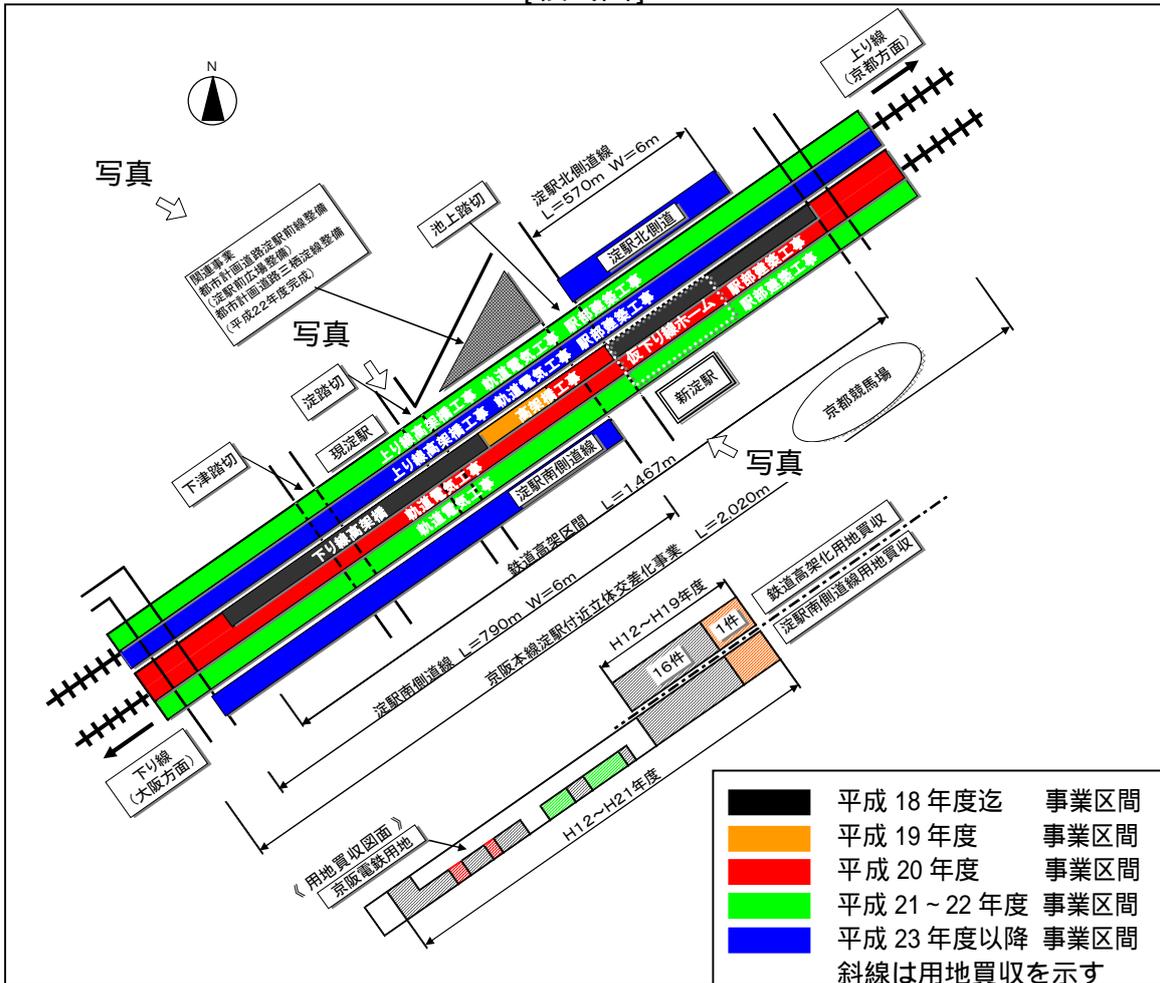
対応方針	継続，中止，休止
理由	<p>本事業は，地元の 3 自治連合会からの要望を受け，平成 11 年度に京都市，京阪電鉄及び日本中央競馬会の 3 者が協定を締結し，事業化を図ったものである。</p> <p>平成 19 年度に鉄道用地が全て取得できたことにより，今後，高架工事の進捗を図ることが可能となり，地元からも早期完成に大きな期待が寄せられている。</p> <p>今後，平成 21 年度の下り線高架化，平成 23 年度の上り線高架化，平成 25 年度の事業完了を目指す。</p>

事業名：京阪本線淀駅付近立体交差化事業

[箇所図]



[模式図]

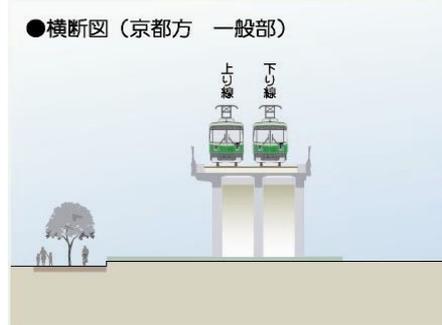


事業名：京阪本線淀駅付近立体交差化事業

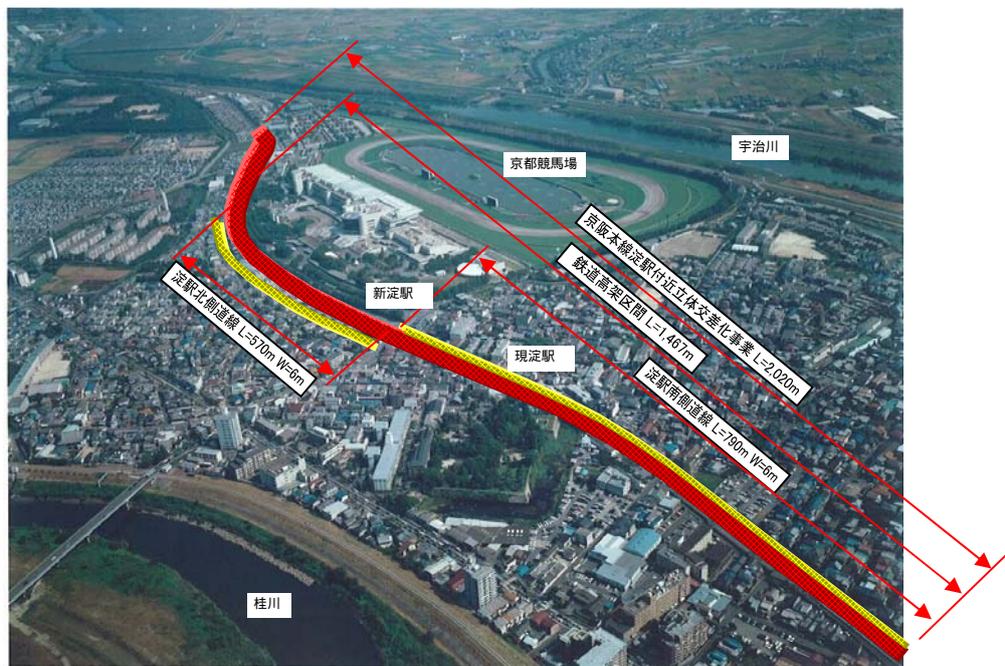
[事業概要]



淀駅北側道線のイメージ



[写真]

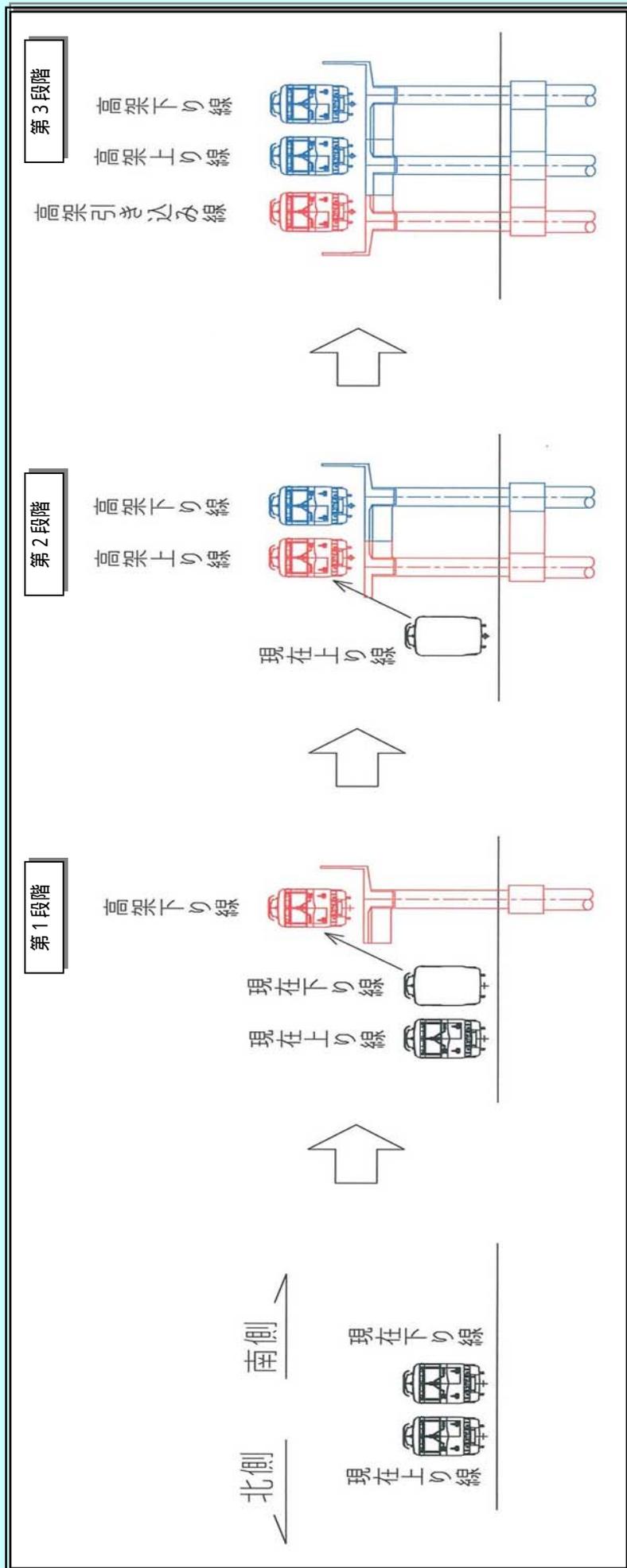


池上踏切付近

淀踏切付近



# 施工順序図



下り線高架切替

複線高架切替

事業完了

## 客観的評価指標（連続立体交差事業）

### 【事業の要件】

環境・景観への配慮事項	<p>鉄道高架部は、高欄（側壁）を設置し騒音対策を実施するとともに、軌道部には可能な限りロングレールを採用し、振動の低減化を図る。</p> <p>また、高架躯体や駅舎については平成 12 年度にデザイン検討を行い、周辺と調和した良好なデザインの創出に努めている。</p> <p>側道については歩道部を透水性ブロック舗装とし、地下浸透による環境保全に努めると共に、良好な景観の創出を図る。</p>
市民と行政のパートナーシップ	<p>地元からの「淀駅高架化要望書」提出を受け、京都市、京阪電鉄、中央競馬会の三者が協力して事業化に取組むことを発表すると同時に、地元 3 学区において「淀駅高架対策委員会」が結成された。平成 16 年度からはさらなる事業のバックアップのために「京阪淀駅高架等事業推進協議会」に組織改正され、当初から常に地元と協調して事業の推進を図っている。</p>

### 【事業の必要性】

	評価項目	評価指標	該当状況
誰もが安心して暮らせるまちづくり	環境への負担の少ない持続可能なまちをつくる	<p>■鉄道交差道路の整備により自動車からの CO2 排出量が削減される</p> <p>〔対象道路の整備により削減される自動車からの CO2 排出量〕 削減量：____ t/年（整備前：____ t/年→整備後：____ t/年）</p> <p>■鉄道交差道路の整備により自動車からの NO2 排出量が環境基準を下回る</p> <p>〔並行区間等における自動車からの NO2 排出削減率〕 削減率：____ %（整備前：____ t/年→整備後：____ t/年）</p> <p>■鉄道交差道路の整備により自動車からの SPM 排出量が環境基準を下回る</p> <p>〔並行区間等における自動車からの SPM 排出削減率〕 削減率：____ %（整備前：____ t/年→整備後：____ t/年）</p> <p>■鉄道の高架化に伴い、沿線地域における騒音レベルが低減する</p> <p>〔並行区間等における自動車からの SPM 排出削減率〕 削減率：93%（整備前：59.8db→整備後：55.4db）（池上踏切付近）</p>	4/4
	災害に強く日々のくらしの場を安全にする	<p>□近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する、もしくはルート上の踏切を除却する</p> <p>□鉄道交差道路が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり</p> <p>□緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線が整備される又は代替路線の踏切が除却される</p> <p>□鉄道交差道路の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</p> <p>■鉄道交差道路の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p> <p>□避難路へ1 km以内で到達できる地区が新たに増加する</p>	1/6

	評価項目	評価指標	該当状況
誰せかあにこしつひはひびびる	日常生活における身近な安全や安心を確保する	<input type="checkbox"/> 鉄道交差道路における交通不能区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 鉄道交差道路における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路に死傷事故率が 500 件/億台km 以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路の拡幅整備や新設により、幹線道路から住宅地に入り込む交通が減少し、地域の安全性が向上する <input type="checkbox"/> 幅員 6m 以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	1/6
	歩いて楽しいまちをつくる	<input type="checkbox"/> 鉄道交差道路の自転車交通量が 500 台/日以上、自動車交通量が 1,000 台/12h 以上、歩行者交通量が 500 人/日以上 of 全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される <input checked="" type="checkbox"/> 連続立体交差事業の事業対象区域のみでなく、駅前広場整備等をあわせて行い、駅周辺のバリアフリー化が一体的に行われる <input checked="" type="checkbox"/> 駅等において、鉄道横断方向の歩行者の交通が可能となり、歩行者の利便性が向上する <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路が電線類地中化 5 ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路の自動車交通量が 1,000 台/12h 以上(当該区間が通学路である場合には 500 台/12h 以上)かつ歩行者交通量 100 人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が 40 人/日以上)の場合、又は歩行者交通量 500 人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	2/6
	美しいまちをつくる	<input checked="" type="checkbox"/> 景観に配慮した地域のシンボリックな施設(駅舎等)整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input checked="" type="checkbox"/> 鉄道沿線地域で、騒音、日陰等の生活環境の改善が期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	2/4
	魅力ある観光を創造する	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	1/1

	評価項目	評価指標	該当状況
市民の生活の質を向上させるための施策	個性と魅力あるまちづくり	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発，区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input checked="" type="checkbox"/> 駅周辺整備（駅前広場整備等）を併せて実施し，都市の拠点を形成する <input checked="" type="checkbox"/> 事業に伴い移転する貨物施設等の跡地を利用したまちづくり計画や新たに創出される高架下空間を利用したまちづくり計画等がある <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路が現在連絡道路がない住宅地開発(300 戸以上又は16ha 以上，大都市においては 100 戸以上又は5ha 以上)への連絡道路となる <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト，地域連携プロジェクト，大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 分断されていた地域が一体化されることで，地域のコミュニティの活性化等が期待される	4/9
	多様な都市活動を支える交通基盤づくり	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路を形成する <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路における混雑時旅行速度が 20 km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路又は並行区間等における踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される <input checked="" type="checkbox"/> ボトルネック踏切の除却もしくは交通改善が期待される （ボトルネック踏切の定義は踏切交通遮断量が 50,000 台時/日以上もしくはピーク時踏切遮断時間が 40 分/時以上） <input type="checkbox"/> 過度に連坦した踏切の除却が期待される （ここでいう「過度に連坦した踏切の除却」とは 1 km 当たり 3 力所以上の密度で 5 力所以上の踏切道を除却することをいうものとする） <input type="checkbox"/> 車線数の増加を伴う計画がある，もしくは道路法 30 条の規定に基づく道路の構造の基準に適合しない既設の立体交差道路を解消し，交通改善が期待される <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路に，当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道の複々線化や駅機能の強化等を促進し，鉄道利用者の利便性が向上する <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通利便の向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路における，総重量 25t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が 1.5 km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である <input checked="" type="checkbox"/> DID 区域内の都市計画道路整備であり，市街地の都市計画道路網密度が向上する	2/14
	評価項目	評価指標	該当状況
市民の生活の質を向上させるための施策	多様な都市活動を支える交通基盤づくり	<input type="checkbox"/> 鉄道交差道路に地域高規格道路の位置付けのある路線が存在する <input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 鉄道交差道路が新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input checked="" type="checkbox"/> 鉄道交差道路が道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	1/8
	市民の知恵と創造性を生かした政策を形成する	<input checked="" type="checkbox"/> 審議会，委員会を通じ地元意見を反映させ事業を進めている <input type="checkbox"/> 計画段階から市民参加により事業を進めている	1/2

## 費用便益分析結果総括表

### 【事業名】

事業名	京阪本線淀駅付近立体交差化事業
事業所管課	建設局事業推進室

### 1. 算出条件

基準年次	2008 年
供用年度	2013 年
便益算出手法 (概要)	費用便益分析マニュアル(連続立体交差事業編：平成 16 年 4 月)より 将来交通量は計画時の平成 8 年結果を用いている

### 2. 費用

	事業費	維持管理費	合計
単純合計(税込み)	58.3	0.3	58.6
(税抜き)	55.5	0.3	55.8
基準年における 現在価値(C) <sup>1</sup>	58.1	0.3	58.4

(単位：億円)

1：検討期間(40年)の事業費+維持管理費(税抜き)に対する基準年における現在価値

### 3. 便益額

検討期間の総便益	231.5
基準年における 現在価値(B) <sup>2</sup>	96.5

(単位：億円)

2：検討期間(40年)の総便益額に対する基準年における現在価値(注：河川事業は検討期間50年間)

### 4. 費用便益分析比

B/C	1.66
-----	------

## 京阪本線淀駅付近立体交差化事業計画に係る事業効果調査

### (1) 事業の概要

事業名	京阪本線淀駅付近立体交差化事業	事業対象鉄道名	京阪電鉄株式会社
事業区間	京阪本線 (淀木津～納所下野)	事業主体	京都市
延長	京阪本線 : 1.5 km	踏切除去数	京阪本線 : 3
		新設道路本数	0

\* 環境側道は除く

### (2) 事業の目的

京阪本線淀駅付近の連続立体交差事業は、京都競馬場へ来場する歩行者類等の踏切での遮断を解消し、道路・鉄道それぞれの安全性の向上を図るとともに、これまで、鉄道によって隔てられていた地域を一体化するなど、周辺のまちづくりに役立たせることを目的としている。  
本調査では、本マニュアルに基づいて、連続立体交差の事業評価を行うことを目的とする。

### (3) 便益額 (B)

施工方法	別線施工			
便益計算開始年次	事業完了年次:平成25年			
基準年	効果項目	基準年便益額(1年当り)	検討年数	基準年における現在価値
平成 20 年度	① 移動時間短縮便益	562.0 百万円	40年	9,605 百万円
	② 走行経費減少便益	2.2 百万円	40年	38 百万円
	③ 交通事故減少便益	0.0 百万円	40年	5 百万円
平成 25 年度	合計	564.2 百万円	40年	9,648 百万円

### (4) 費用 (C : 都市側負担額のみ)

	費用
基準年	平成 20年度
単純合計	5,579 百万円
基準年における現在価値	5,806 百万円

### (5) 評価指標の算定結果

費用便益(CBR)	
B/C =	1.662

(小数点以下第三位を四捨五入)