

平成25年度公共事業再評価対象事業調査

1 事業の概要

事業名	街路事業 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：京都市伏見区淀木津町 至：京都市伏見区納所下野	延長又は面積	延長 L = 2, 020 m
事業概要 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、緩衝側道を整備することで、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。 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＞・鉄道事業 延長 L = 2, 020 m（うち、高架区間 1, 467 m） 踏切除却 3 箇所（下津、淀、池上） ・緩衝側道 淀駅北側道線 L = 570 m, W = 6 m 自転車歩行者専用道 淀駅南側道線 L = 790 m, W = 6 m ・用地買収面積 A = 3, 955 m²			

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23年度以前	平成24年度	平成25年度	平成26年度以降
工事	L= 2,020 m C= 23,053 百万円	L= — m C= 18,921 百万円	L= — m C= 2,271 百万円	L= — m C= 1,861 百万円	L= — m C= — 百万円
用地	A= 3,635 m ² C= 2,502 百万円	A= 3,413 m ² C= 2,473 百万円	A= 171 m ² C= 22 百万円	A= 51 m ² C= 7 百万円	A= — m ² C= — 百万円
その他	C= 2,445 百万円	C= 2,440 百万円	C= — 百万円	C= 5 百万円	C= — 百万円
計	C= 28,000 百万円	C= 23,834 百万円	C= 2,293 百万円	C= 1,873 百万円	C= — 百万円
進捗率 (累積)		85.1%	93.3%	100%	100%

事業の進捗状況

前回の再評価時の対応方針「立体交差化事業の早期完成に向けて事業の進ちよくを図る」を踏まえ、平成21年9月には下り線（大阪行）高架化、平成23年5月には複線高架化が完成した。現在は、隣接する京阪電鉄淀車庫からの出入庫線の工事を進めており、平成25年9月の完成により鉄道事業が完了する。

緩衝側道については、平成24年度から工事に着手した。現在、残る1件の用地買収を進めるとともに、平成25年度の事業完了に向け工事を進めている。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

当初は、鉄道事業用地取得と並行して高架化工事を進め、平成17年度末に事業完了の予定であった。

しかし、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、平成17年度までの鉄道用地の取得完了、平成22年度末の完成を目指し、完了時期を平成22年度まで延伸したが、最後の1件の用地買収が難航し、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までの間、予定の工事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23年4月～平成32年3月までの伏見区基本計画「皆でつくる すむまち伏見」が、伏見区の個性を最大限に生かした魅力ある地域づくりを進めるための指針として平成23年1月に策定された。

【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
■ うるおい ■ 活性化 □ すこやか ■ まちづくり ■ 行政経営の大綱	伏見区基本計画 「皆でつくる すむまち伏見」	・ターミナル機能の強化，交通便利性の向上による公共交通利用の促進 ・すべてのひとにとって安心かつ安全で利用しやすい公共交通機関，道路の整備

【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 (競馬開催時) (平成20年度再評価時)
	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： 4/5	

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】

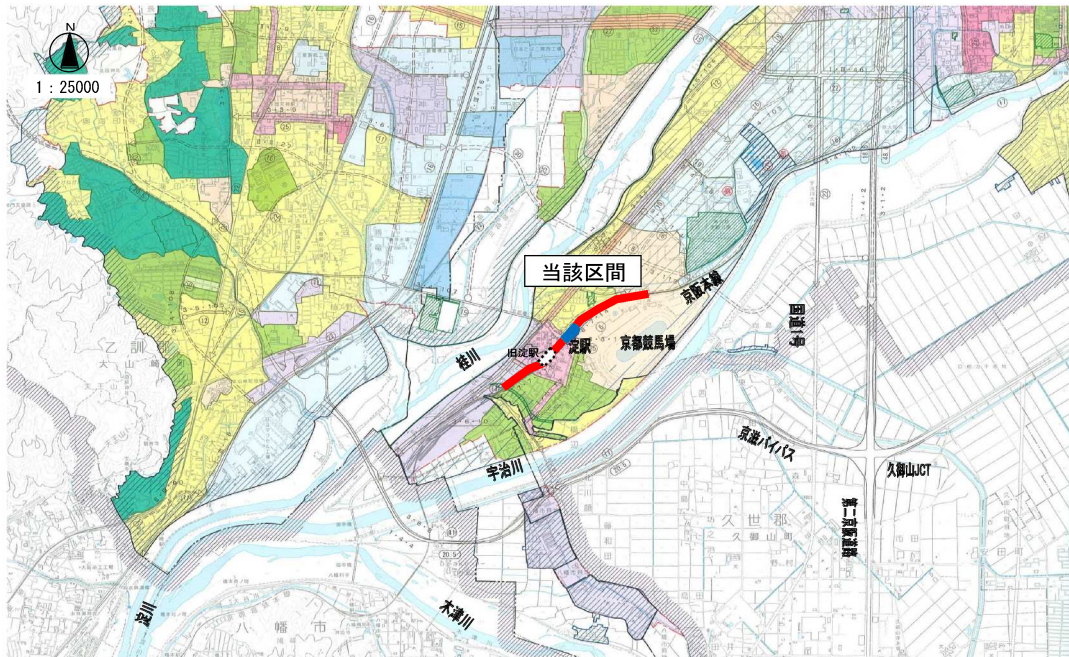
- ・鉄道複線高架化については，平成23年5月に完了し，現在，淀車庫への下り線出入庫線の整備を行っており，平成25年9月には高架化事業が完了する。
- ・緩衝側道等についても，平成24年度から工事に着手しており，平成25年度に完成する予定。

4 対応方針案

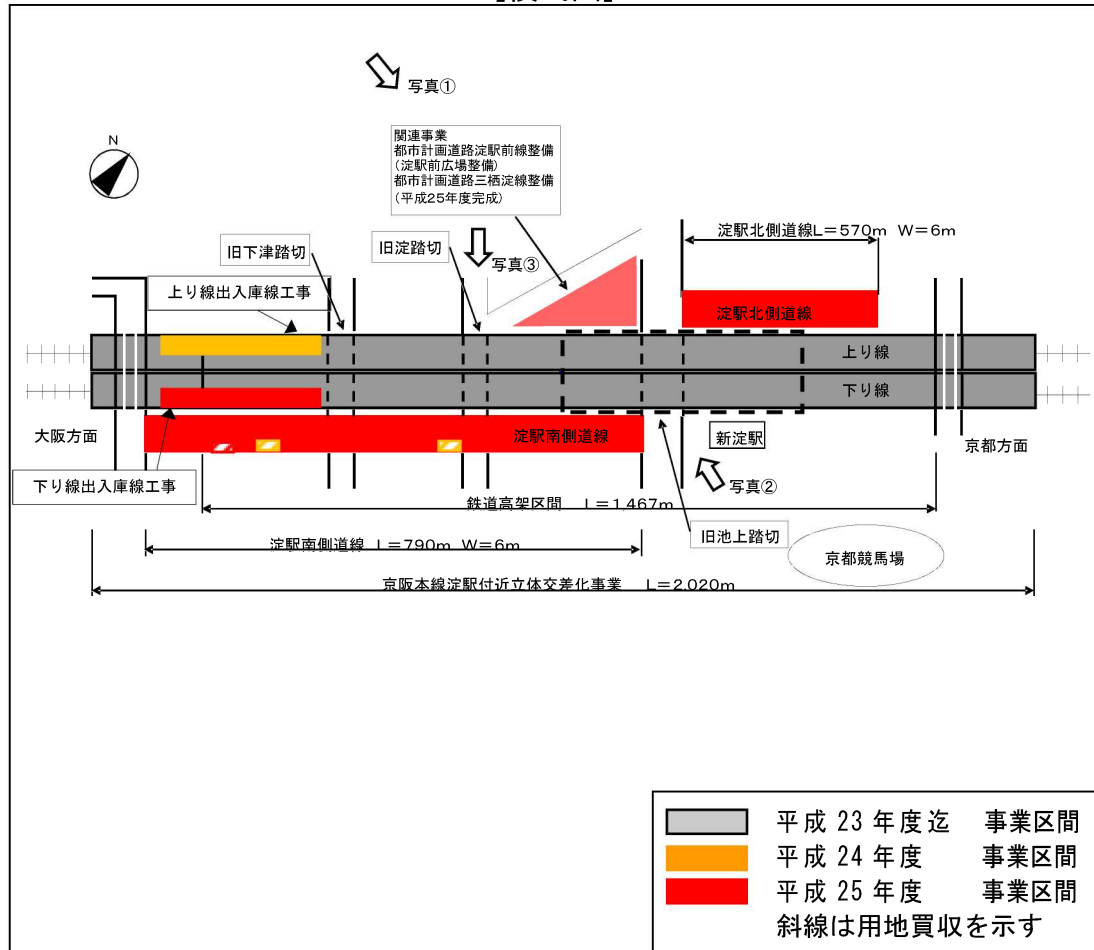
対応方針	事業継続 事業中止 事業休止 事業再開
理由	本事業については，地元3自治連合会（淀，淀南，納所）からの要望を受け，平成11年度に京都市，京阪電鉄(株)及び日本中央競馬会の3者が協定を締結し，事業化を図ったものである。 地元からも早期完成に大きな期待が寄せられる中，鉄道高架化及び緩衝側道等とも，平成25年度の事業完了に向け，継続して取り組む。

事業名：街路事業 京阪本線淀駅付近立体交差化事業

[箇所図]



[模式図]



[事業概要]

事業名：街路事業 京阪本線淀駅付近立体交差化事業

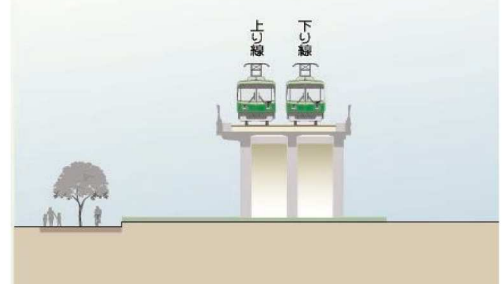


新淀駅を大阪方面から望む



淀駅北側道線のイメージ

●横断面（京都方 一般部）



写真①

[写 真]

京都方面



京阪本線淀駅付近立体交差化事業 L=2,020m

大阪方面

写真②

旧池上踏切付近



写真③

旧淀踏切付近



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	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。 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創出に努めている。 側道については、歩道部を透水性ブロック舗装とし、雨水の地下浸透による環境保全に努めるとともに、良好な景観の創出を図る。
市民と行政のパートナーシップ	地元からの「淀駅高架化要望書」を受け、京都市、京阪電鉄㈱、日本中央競馬会の三者が協力して事業を実施している。 地元 3 学区においては、「淀駅高架対策委員会（現、淀・南・納所まちづくり協議会）」を結成し、事業推進に寄与するとともに、平成 16 年度からは、さらなる事業のバックアップのため「京阪淀駅高架等事業推進協議会」が結成される等、常に地元と行政が協調して事業の推進を図っている。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
うるおい	環境	■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 ■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 ■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 ■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 （並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 削減率：9.3%（整備前：59.8db→整備後：55.4db）（池上路切付近） ■鉄道沿線地域で、騒音等の生活環境の改善が期待される区間がある ■その他、環境や景観上の効果が期待される	6/6
	市民生活の安全	□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 □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	—
活性化	産業・商業	□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	—
	観光	■主要観光地間相互の到達時間の短縮に寄与する	1/1
すじやか	障害者福祉	□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	—
まちづくり	歩くまち	□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/日以上全ての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 □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 ■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	2/4

評価項目		評価指標	該当状況
まちづくり	歩くまち	■ 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	
	土地利用と都市機能配置	□ 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 □ 特別立法に基づく事業である ■ 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 □ 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 ■ 市街地再開発、区画整理等に関連あり □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある □ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	2/8
	景観	■ 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 □ 鉄道交差道路が無電柱化候補路線に位置づけ有り □ 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	1/3
	住宅	□ 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	—
	道と緑	□ 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 □ 鉄道交差道路が、地震防災緊急事業五カ年計画に位置付けのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけがある、又は京都市地域防災計画、府地域防災計画、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あり □ 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 □ 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 ■ 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 □ 鉄道交差道路における交通不能区間を解消する ■ 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 □ 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 □ 避難路へ 1 km 以内で到達できる地区が新たに増加する □ 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 □ 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 □ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる □ 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 □ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる □ 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 □ 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 □ 鉄道交差道路の年間渋滞損失時間（人・時間）が削減される □ 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 □ 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/日以上の上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される。	7/31

■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 (税抜き)	55.5	0.3	55.8
基準年における 現在価値 (C) ※1	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) ※2	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 : 京都市側負担額のみ)

	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)