

# 事業概要

(調書 2)

別紙 1

## 事業名:

阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業

## 所在地:

東淀川区柴島1丁目～東淀川区上新庄1丁目(崇禅寺駅～上新庄駅付近(京都線))

東淀川区柴島2丁目～吹田市南清和園町(柴島駅～吹田駅付近(千里線))

## 目的:

- ・ 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業は、崇禅寺駅～上新庄駅付近(京都線)、柴島駅～吹田駅付近(千里線)について、鉄道を現在の地上から高架化することにより、17箇所(うち開かずの踏切4箇所)を除却し、道路交通の円滑化、踏切事故の解消を図るとともに、鉄道により分断されている市街地の一体化を図るものである。
- ・ 淡路駅周辺地区土地区画整理事業との一体整備により、密集市街地の解消と併せて、駅前広場や商店街の再編を行いまちづくりを促進する。

## 事業内容:

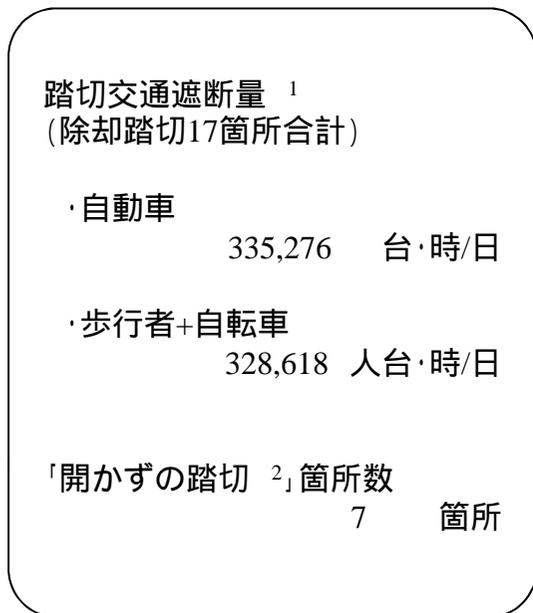
- ・ 高架化される駅 4駅 (崇禅寺駅、淡路駅、柴島駅、下新庄駅)
- ・ 工事延長 約7.1km (阪急京都線 約3.3km、阪急千里線 約3.8km)
- ・ 除却される踏切数 17箇所 (吹田市域1箇所含む)
- ・ 付属街路 8路線 (L=約5.9km、W=6～10m)  
阪急京都線東付属街路1号線・2号線、阪急京都線西付属街路1号線・2号線  
阪急千里線東付属街路1号線・2号線、阪急千里線西付属街路1号線・2号線



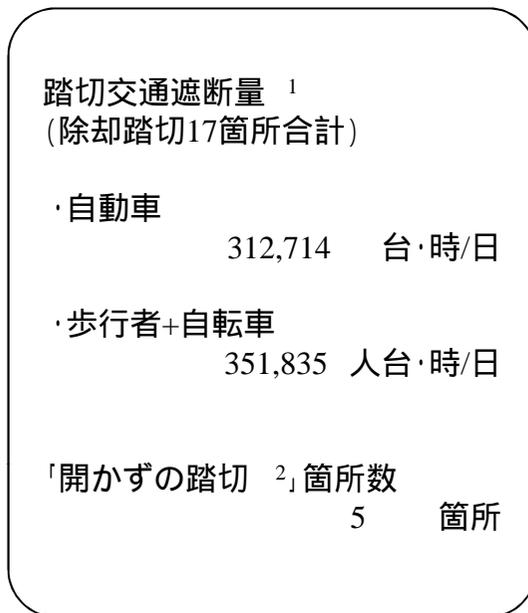
# 社会経済情勢等の変化

(調書 3 )

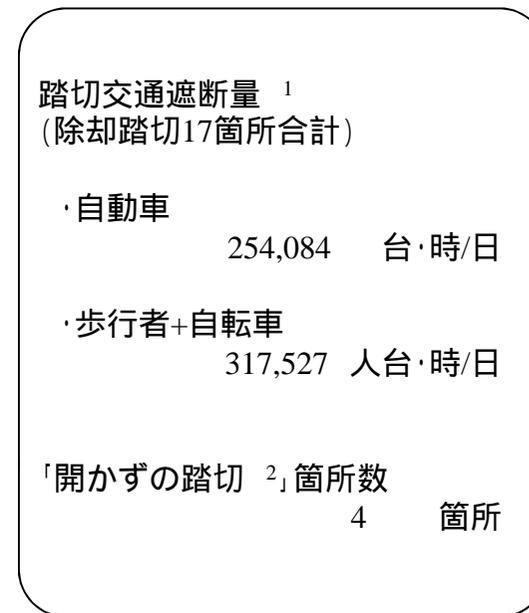
平成11年度踏切データ  
(H14評価時)



平成16年度踏切データ  
(H19評価時)



平成21年度踏切データ  
(今回評価)



事業区間での列車の通過本数は、事業開始当初から非常に多く、現在でも最大998本/日(京都線,千里線合計平日、淡路駅)と多い。(平成19年 990本/日 → 平成24年度 998本/日)

踏切交通遮断量の自動車に関する数値は減少しているが、「開かずの踏切」は今なお4箇所存在し、依然として歩行者、自転車に関する数値は高い値で推移するなど、踏切除却の必要性は高い。

また、「開かずの踏切」箇所数は、ダイヤ改正等により前回評価時より1箇所減っているが、他の踏切もピーク時遮断時間は最大39分/時であり、対策の必要性は高い。

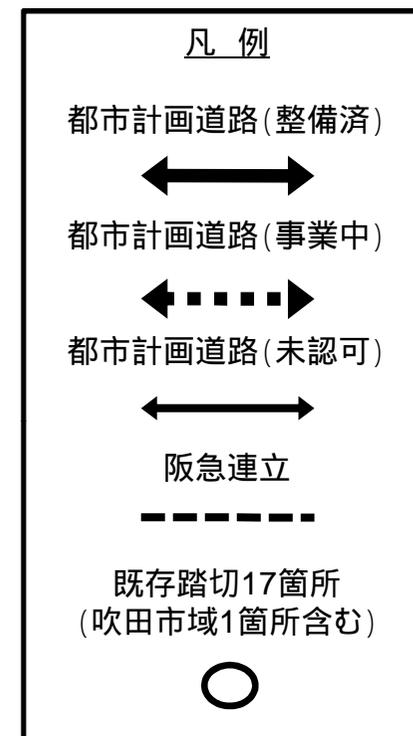
- 1 踏切交通遮断量(台時/日) = 1日当たり自動車交通量(台/日) × 1日当たり踏切遮断時間(時/日)
- 2 開かずの踏切・・・ピーク時遮断時間が40分/時以上の踏切をいう。

# 事業効果

(調書 3 )

## 定量的効果

交通円滑化効果 3項目



### 移動時間短縮、 走行経費減少

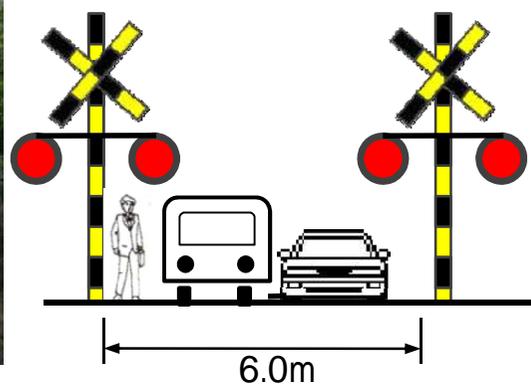
- ・17箇所(吹田市域1箇所含む)の踏切を除却、交差道路を整備することにより、踏切による交通阻害(自動車、歩行者共)を解消する。
- ・鉄道の高架化により歌島豊里線の開通が可能となり、淀川以北の東西道路交通ネットワークの構築、新大阪駅へのアクセス向上、広域ネットワークの形成に寄与する。

## 交通事故(踏切事故)減少

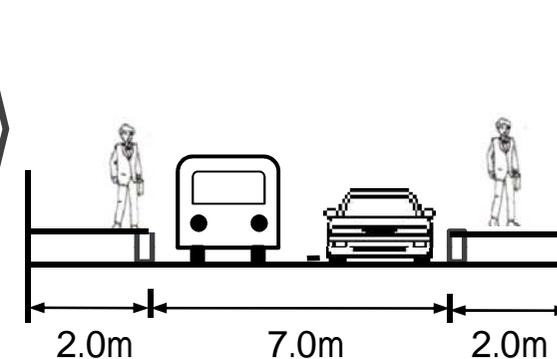
(例) ハラカイ踏切(開かずの踏切)



【現況】



【計画(イメージ)】



- ・現況の踏切は歩道がなく幅員が狭小なため、踏切開放時に歩行者・自転車・自動車の通行が一斉に生じることにより非常に危険な状況であるが、歩道が整備(歩車分離)されることにより、交通の安全性が向上する。
- ・踏切の除却により、車と列車との接触事故など踏切事故が解消される。

# 定性的効果

(調書 3 )

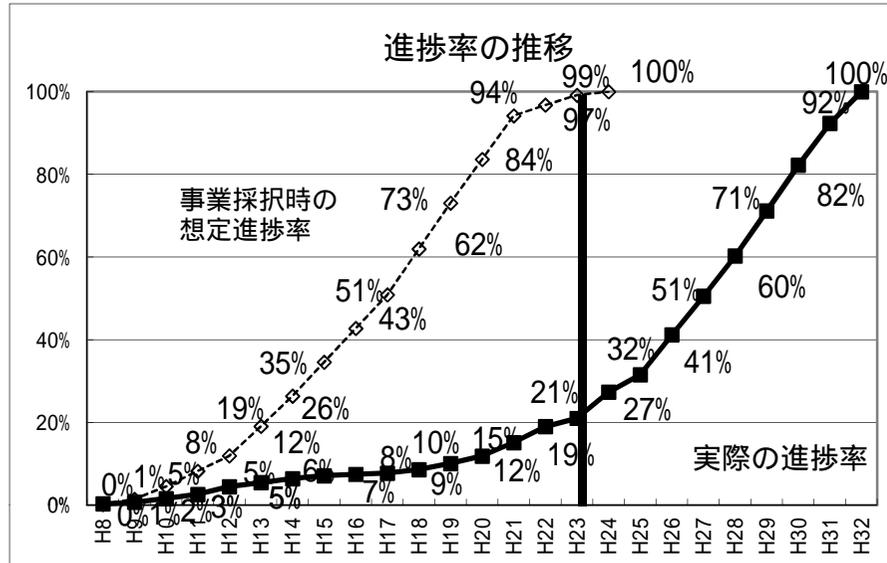


- ・17箇所(吹田市域1箇所含む)の踏切を除却、交差道路を整備することにより、踏切による交通阻害を解消することで周辺環境の改善が見込める。(騒音低減、排気ガス削減)
- ・災害時における避難路及び緊急車両の進入路の確保など防災性が向上する。
- ・同時に施工している淡路駅周辺地区土地区画整理事業との相乗効果で淡路駅周辺の高度利用化が進む。
- ・高架下利用の促進が見込める。((参考)高架下利用便益 557百万円)
- ・鉄道の高架化により歌島豊里線の開通が可能となり、淀川以北の東西道路交通ネットワークの構築、新大阪駅へのアクセス向上、広域ネットワークの形成に寄与する。(都市計画道路等の整備促進)

# 事業の進捗状況、今後の進捗の見込み

(調書 4 ~ )

## 進捗率の推移(事業費ベース)



進捗率は想定・実際ともに現在の全体事業費に対するもの

## 事業が遅延した原因とその状況

- ・前回(平成19年度)事業再評価時には、地価下落等により権利者からの協力が得られず用地交渉に時間を要した。また、淡路駅周辺地区土地区画整理事業との計画調整により事業工程を見直してきた。

## 残事業の内容

- ・用地買収 残1,850㎡/全体14,000㎡(進捗率87%)
- ・工事延長 約7.1km
- ・残事業費 約1,175億円(進捗率21%)

## 今後のスケジュール(見込み)

- ・平成20年度 : 工事着手済み
- ・平成24年度～26年度: 用地買収
- ・平成29年度 : 高架切替予定
- ・平成32年度 : 事業完了予定

## 対応と解消の目途及びその根拠

- ・用地取得交渉は一部難航しているが、用地取得進捗率は8割を超えており、今後、用地境界確定に相当な日時を要している物件や、補償金額と希望額との乖離等により用地交渉が難航している物件の買収については、土地収用制度の活用などにより、計画的に用地買収を推進する。
- ・平成20年9月に工事着手し、現在は全8工区において同時並行して効率的な工事進捗を図っており、平成32年度事業完了を目指す。
- ・淡路駅周辺地区土地区画整理事業と緊密な計画調整を図っていく。

## 事業が遅れることによる影響

(調書 5)

### 事業が遅延することで発生が想定される課題

#### (事業者の視点)

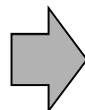
・鉄道の高架化による17箇所の踏切の除却、道路交通の円滑化、踏切事故の解消、防災性の向上、高架下利用の促進等の発現や鉄道により分断されている市街地の一体化が遅れる。

#### (利用者の視点)

・道路交通の円滑化、踏切事故の解消などの安全安心な市民生活に資する基盤整備や地域分断の解消などに影響を与える。

#### (権利者等事業関係者の視点)

・淡路駅周辺地区内においては、高架切替後の鉄道跡地に換地される予定の地権者の生活再建が遅れるなど、土地区画整理事業の進捗に直接影響を及ぼす。



### 課題への対応

・局運営方針において重点的に取り組む主な経営課題に位置付けており、重点的に予算を投資し、鉄道の高架化による17箇所の踏切の除却、道路交通の円滑化、踏切事故の解消、防災性の向上、高架下利用の促進等の発現や鉄道により分断されている市街地の一体化を早期に実現する。

・用地取得の完了した箇所から順次工事着手を行い、全8工区で同時並行して効率的に工事進捗を図っていく。

・淡路駅周辺地区土地区画整理事業と連携しながら重点的に事業進捗を図る。