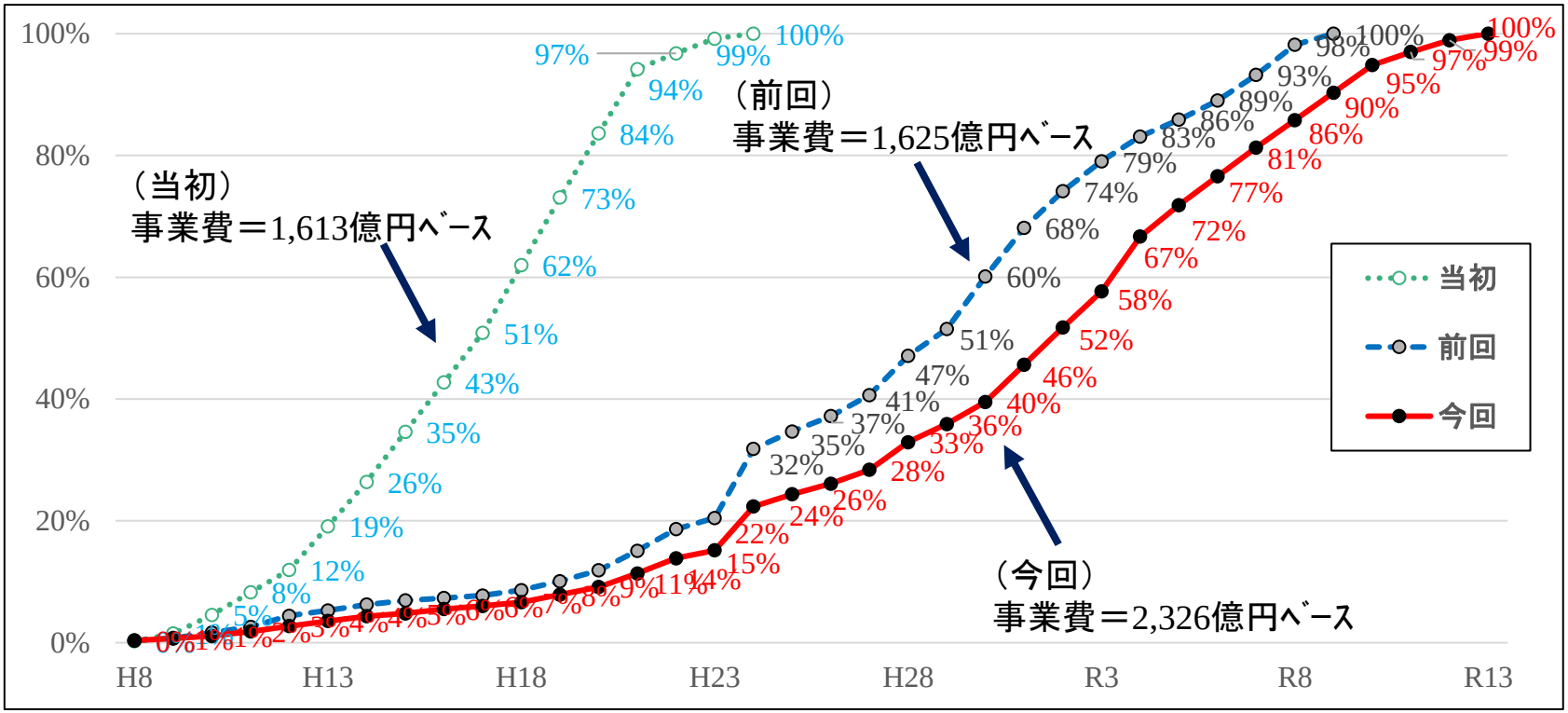
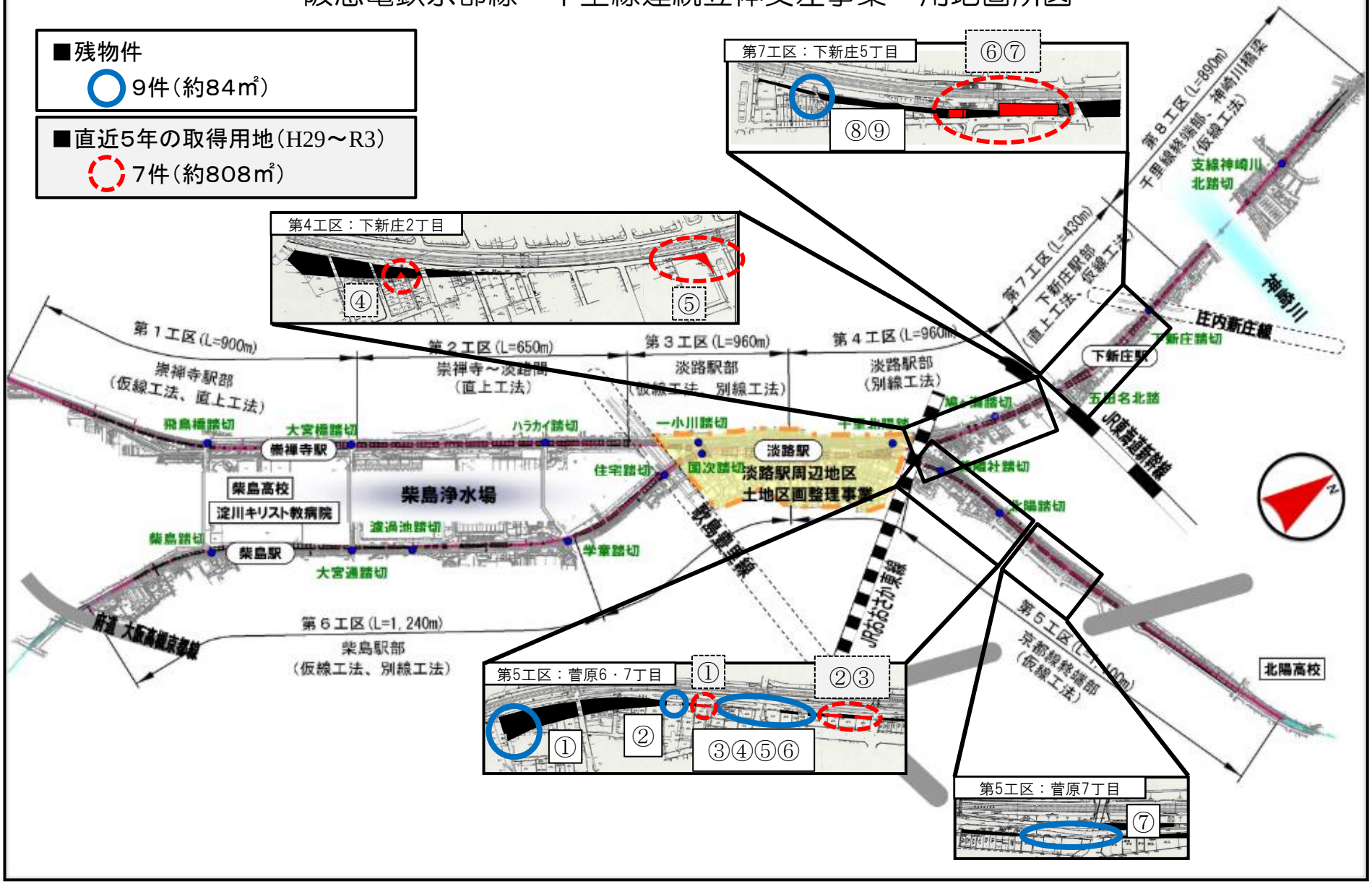
進捗率の推移（事業費ベース）



阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業　用地箇所図

■残物件
○ 9件（約84㎡）

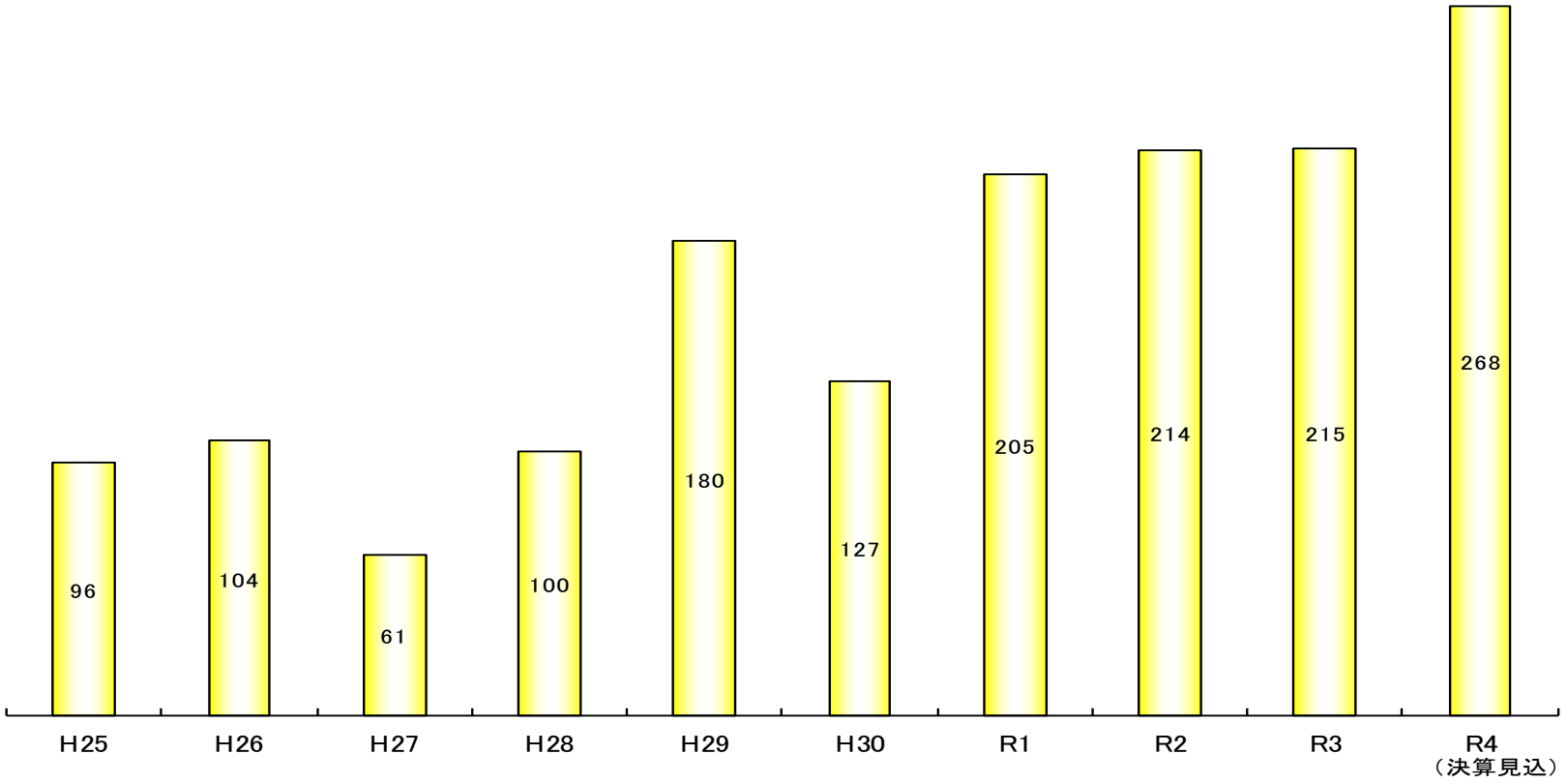
■直近5年の取得用地（H29～R3）
◌ 7件（約808㎡）



【参考】連続立体交差事業費（決算額）の推移（10年間）

■ 本事業は、令和元年度から国として計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度の対象事業として採択されていることから、今後も安定的な事業費の確保が見込める。

単位：億円



4　事業の必要性の視点　①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

◆ 本事業により除却する17箇所の踏切については、R元年度調査時点においても4カ所が開かずの踏切であり、ピーク時1時間当たり最大44～50分閉鎖

◆ 事業区間内の踏切において死亡事故だけで5年の間に6件発生しており、踏切除却の必要性は依然として高い

◆ 淡路と新大阪を結ぶ都市計画道路歌島豊里線においては、本事業区間と交差する箇所を除いて概成しており、効果発現のためにも連立事業の推進が必要
（新大阪駅周辺地域まちづくりにおいて淡路エリアが含まれており、新大阪へのアクセスルートとして必要）

◆ 平成30年度末にJRおおさか東線が全線開業し、JR淡路駅が阪急淡路駅直近に設置されたことから、淡路駅の交通結節点としての都市機能を効果的に発揮するために連続立体交差化の実施が重要

◆ 以上の社会経済情勢の変化からも本事業の必要性は高い

◆定量的効果の具体的な内容[効果目的・受益者]

[効果項目]
・交通円滑化効果
　①移動時間短縮便益
　②走行経費減少便益
　③交通事故（踏切事故）減少便益

[受益者]
・市民　・道路利用者　・地域経済　・地域社会

◆費用便益分析[算出方法・分析結果]

[算出方法]
・費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞
（令和4年2月　国土交通省　道路局　都市局）に示された手法に準じて実施

[分析結果]
・費用便益比　B／C＝1．17　（総便益B：3，020億円、総費用C：2，573億円）

◆定性的効果の具体的な内容[効果項目・受益者]

[効果項目]
・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善（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の向上
・市街地整備の促進及び沿道土地利用の高度化（淡路駅周辺）
・高架下利用の促進
・広域的な道路ネットワークの充実（都市計画道路等の整備促進）

[受益者]
・市民　・道路利用者　・地域経済　・地域社会

［費用便益の算定］

○便益及び費用算出の考え方

「費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉 令和4年2月
国土交通省 道路局 都市局」 に基づき算出

1．費用及び便益算定の前提

供用年	：令和11年度（高架切替後）
交通量推計年	：令和12年度
価格基準年	：令和４年度
検討期間	：供用年から50年間

2．便益の算定

踏切交通量等の調査
（令和元年度踏切道実態調査）
・踏切通過交通量等
・踏切事故歴

交通流の推計
・平成22年度道路交通センサスベースの
OD表を用いて三段階推定法に基づき予測
・整備予定の都市計画道路を含めた将来
道路ネットワークを道路網として設定

便益の算定
・移動時間短縮便益（自動車、歩行者等）
・走行経費減少便益（自動車）
・交通事故減少便益（自動車、歩行者等）

総便益

3．費用の算定

・連続立体交差事業
に要する費用
（鉄道事業者
負担分を除く）

・関連道路の整備
及び維持管理
に要する費用

総費用

社会的割引率

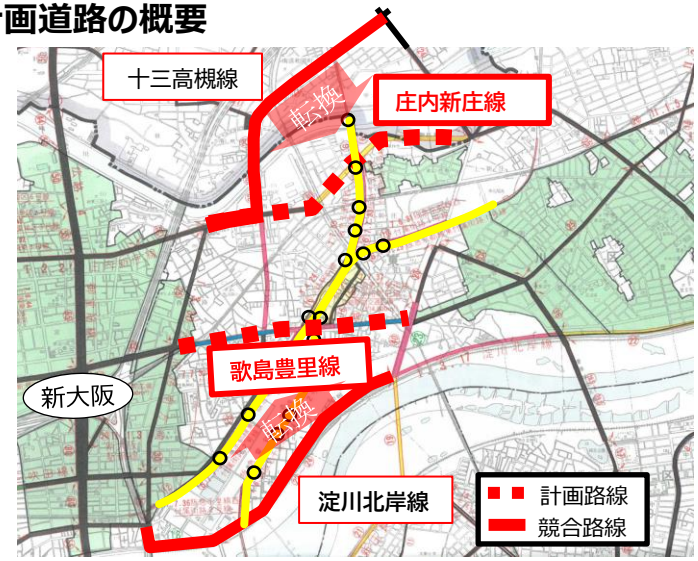
現在価値の算出

便益の現在価値

費用の現在価値

費用便益分析の実施

○計画道路の概要



○費用便益分析の結果

①旅行速度の算定

路線名	整備なし		整備あり	
	交通量（台／日）	旅行速度（km/h）	交通量（台／日）	旅行速度（km/h）
十三高槻線	24,806	6.5	18,301	28.8
庄内新庄線	－	－	25,952	34.6
歌島豊里線	－	－	20,734	34.4
淀川北岸線	57,880	8.5	17,699	45.7

②便益（B）の算定

（単位：億円）

	移動時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
初年便益	186.0	11.2	2.9	200.1
便益総額の現在価値	2802.9	168.8	49.0	3020.7

③費用（C）の算定

（単位：億円）

	事業費	維持管理費	合計
投資総額の単純合計	2129.2	8.7	2137.9
投資総額の現在価値	2570.1	2.7	2572.9

④評価指標の算定結果

社会費用便益比	B/C＝	1.17

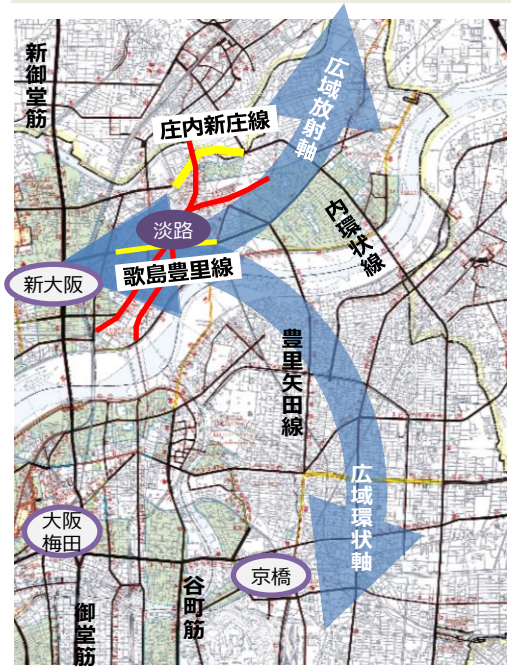
［参考］前回評価時（H29）との費用便益の算定方法の違いについて

○交通流の推計方法の違い

項目	前回（H29）	今回（R4）
交通流の推計手法	「現況交通量」に「交通量の伸び率」を乗じた値がベース	道路交通センサスベースのOD表を用いて三段階推定法により推計
道路網の設定	現況の道路ネットワークが前提	整備予定の都市計画道路も含めた将来道路ネットワーク

本事業により、「都心を迂回する広域環状軸」「高槻方面への広域放射軸」の一部を形成し、新大阪駅への直通ルートとなる『歌島豊里線等』が開通

前回の方法は、現況のネットワーク・交通量がベースとなっており、将来的に広域交通を受け持つ歌島豊里線等のポテンシャルを十分に活かしきれていない



［供用年の断面交通量計の相違］

路線名	前回（H29）	今回（R4）
十三高槻線	57,900台/日	82,686台/日
庄内新庄線		
歌島豊里線		
淀川北岸線		

前回（H29）は淀川以北の東西方向の交通流が少なめに評価

（参考）前回評価時に今回と同様の方法で費用便益を算出した場合

（平成17年度道路交通センサスベースのOD表を用いて交通量を予測）

①旅行速度の算定

路線名	整備なし		整備あり	
	交通量（台/日）	旅行速度（km/h）	交通量（台/日）	旅行速度（km/h）
十三高槻線	24,590	6.7	17,629	30.0
庄内新庄線	－	－	26,158	34.5
歌島豊里線	－	－	15,306	35.7
淀川北岸線	57,376	8.9	22,873	44.5

②便益（B）の算定

（単位：億円）

	移動時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
初年便益	171.0	11	0.2	182.1
便益総額の現在価値	2519	161.5	3.1	2683.6

③費用（C）の算定

（単位：億円）

	事業費	維持管理費	合計
投資総額の単純合計	1487.8	8.7	1496.5
投資総額の現在価値	1607.6	2.7	1610.3

④評価指標の算定結果

社会費用便益比	B/C＝	1.67

（参考）費用便益 算定結果比較

（便益・投資の総額の現在価値　単位：億円）

	前回（H29）		今回（R4）
	公表値	今回の方法で実施した場合	
便益総額の現在価値	2064.9	2683.6	3020.7
投資総額の現在価値	1610.3	1610.3	2572.9
社会費用便益比	1.28	1.67	1.17

4　事業の必要性の視点　③事業の必要性の評価　:「A～C」（変更なし）

◆ 阪急電鉄京都線・千里線の高架化により、**17箇所の踏切を除却**し、**道路交通の円滑化及び踏切事故の解消**を図るとともに、鉄道高架化と環境側道の整備により**災害時における避難路及び緊急車両の進入路を確保**するなど防災性向上に寄与

◆ 淡路駅周辺の密集市街地においては、土地区画整理事業と連携して一体的な都市基盤整備を図るものであり、**防災や市民生活の基盤となる道路ネットワークの充実**とともに**淡路駅周辺のまちづくりに必要不可欠**な事業である。

◆ 費用便益分析の結果、**費用を上回る便益**を確認できる

事業の必要性の評価　：　A～C

５　事業の実現見通しの視点　①事業内容の変更

◆事業内容の変更状況とその要因

- （P17～P20に掲載）

◆未着工あるいは事業が長期化している理由

- 高架化工事に必要な事業用地に関して任意交渉による取得が見込めないことから、土地収用法の手続きと並行して地権者所有地内の市管理地の所有権に係る訴訟を提起
- 以上の手続きに時間を要したため、平成28年度末までの取得完了目標としていたが、土地・建物の明渡しが令和3年3月に完了したことにより、約4年の遅れが生じた

◆コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 工事の実施に際し専門家やコンサルタントなど第三者も活用し、事業費や工程等の適切な管理とともにコスト縮減や工程短縮の検討を行うなど、鉄道事業者と共に徹底した事業リスク管理に継続的に取り組んでいく。

５ 事業の実現見通しの視点 ②事業の実現見通しの評価 :「A」（変更なし）

- **高架化工事に必要な事業用地の取得**について、交渉の難航により土地収用手続きを進め、令和3年3月に**鉄道本体構造物の整備に必要となる用地取得を全て完了**した。

- 関連街路の整備に必要な用地については、引き続き任意交渉による取得に努めるとともに、交渉が難航する場合は事業期間に遅れが生じないよう土地収用法に基づく手続きを視野に対応を図ることとしている。

- 現在、本高架化工事の全区間において、橋梁架設工や基礎杭工などの**各工事が着実に進捗**している

- 令和元年度から**個別補助事業として採択**されており、**継続して国費が確保できている**

以上のことから、令和10年度の鉄道高架切替、令和13年度の事業完成が見込める状況であり、着実な事業進捗が図れる

事業の実現見通しの評価 ： A

６　事業の優先度の視点①事業の優先度の視点の評価　　:「A」（変更なし）

◆重点化の考え方

- 建設局運営方針において、**交通の円滑化とし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**し事業を推進する。
- 本事業は、令和元年度から**国として計画的かつ集中的に支援**するための**個別補助制度の対象事業として採択**されている。

◆事業が遅れることによる影響等

- 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**効果発現の遅れ**
- 広範囲にわたる工事に伴う地域住民の**生活環境の悪化（工事騒音、振動等）が長期化**
- 鉄道により分断されている市街地の一体化、淡路駅周辺地区の土地区画整理事業が遅れることとなる。

事業の優先度の視点の評価　：　A

◆対応方針（案）の選択理由

- 本事業は、**道路交通の円滑化と踏切事故の解消を図る**とともに、淡路駅周辺の密集市街地においては、土地区画整理事業と連携して一体的な都市基盤整備を図るものであり、防災や市民生活の基盤となる道路ネットワークの充実とともに淡路駅周辺のまちづくり及び商店街等の活性化に**必要不可欠な事業**である。

- 用地取得率が約99%となっており、**高架化工事に必要な用地の取得が完了**したため全区間での高架化工事が円滑に進められている。

- **事業費についても国の個別補助事業に採択**されており、**継続した財源の確保が見込まれる**。

- 建設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**られているとともに、国として計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度の対象事業として採択されており、**本事業の優先度は非常に高い。**

事業継続　：　A

９　今後の取組方針(案)

◆ 本事業については、踏切除却により都市交通の円滑化、踏切事故解消、都市防災性の向上が図られることから、事業を継続することとし、引続き事業費確保の取組により令和13年度までの完了に向け重点的に実施する。