


事業の概要

事業名	阪急京都線連続立体交差事業	事業区分	街路	事業主体	京都市
起終点	自：京都府向日市寺戸町二ノ坪 至：京都府京都市西京区川島滑樋町	延長	約2.0km		
事業概要	本事業は阪急京都線の洛西口駅付近を連続立体交差化し、踏切3箇所（自動車ボトルネック踏切2箇所）を除却することにより、都市交通の円滑化と鉄道により分断された市街地の一体化を図るものである。				
事業の目的、必要性	<p>阪急京都線洛西口駅付近においては、2本の4車線の幹線道路（都市計画道路久世北茶屋線、都市計画道路山陰街道）を鉄道が分断しており、朝・夕のラッシュ時を中心に著しい交通渋滞を引き起こしている。またこれら2本の道路は、一般国道9号線と一般国道171号線を結び、京都北部から大阪方面への主要な経路となっている。</p> <p>本事業は連続立体交差化により都市交通の円滑化、地域分断の解消を図るとともに、併せて土地区画整理事業や関連側道整備等を行い、良好な市街地の形成を図る。</p>				
全体事業費	約223億円	踏切交通遮断量	約37万台（人）時/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

向日市においても都市計画道路久世北茶屋線は交通量が多く、物集女踏切付近では渋滞が慢性化し、向日市域の住宅地にも影響を及ぼしていることから、踏切による渋滞の解消が図れると共に踏切部の交通事故防止に寄与するため、本事業促進を要望している。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている。  
地元の要望が強く、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.0	総費用：172億円 （事業費：172億円 維持管理費：0.12億円）	総便益：336億円 （移動時間短縮便益：285億円 走行費用減少便益：49億円 交通事故減少便益：2.4億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 2.17 (交通量 +10%)	B/C= 1.74 (交通量 -10%)		
		事業費変動	B/C= 1.76 (事業費 +10%)	B/C= 2.21 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C= 1.86 (事業期間 +2年間)	B/C= 2.04 (事業期間 -2年間)			
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価			根拠
		渋滞対策	<p>踏切渋滞の解消が図られる。</p> <p>【渋滞損失時間の改善】 約8万人時/年 解消（久世北茶屋線） 約3万人時/年 解消（山陰街道）</p> <p>【1kmあたり渋滞損失時間】約6万人時間/年/km（久世北茶屋線） 約1万人時間/年/km（山陰街道）</p> <p>【最大渋滞長】物集女踏切：約400m 川岡下三番踏切：約500m</p> <p>【踏切交通遮断量（車両）】物集女踏切：約17万台時/日（全国14番目）</p>			
		事故対策	<p>踏切事故の解消が図られる。</p> <p>【踏切事故件数】 川岡下三番踏切：6件（平成14年～平成15年） 物集女踏切：17件（平成14年～平成15年） 平成16年度全国平均：約0.01件/箇所</p>			
	歩行空間	踏切除却と関連側道整備により、当該地区の歩行者・自転車交通の円滑化、安全性や快適性の向上が期待できる。				
	社会全体への影響	住民生活	鉄道高架化と関連側道整備等により、駅利用の利便性向上や歩行者や自転車等の駅南北間の移動円滑化が期待できる。			
		地域経済	鉄道高架化と周辺の都市基盤整備により、地域経済の活性化が期待できる。			
災害		緊急輸送道路の位置づけがある路線の整備が図られる。				
環境	踏切渋滞の解消により、CO <sub>2</sub> 排出量の削減が図られる。					
地域社会	鉄道高架化と周辺の都市基盤の整備により、地域分断の解消、良好な市街地形成が期待できる。					
事業実施環境	地元自治会から阪急京都線を早期に高架化し、踏切除却による交通渋滞の解消を求める要望がある。					

採択の理由

費用便益比が2.0と便益が費用を上回っており、着工準備採択の前提条件が確認できる。  
また、4車線の幹線道路を遮断する2箇所の自動車ボトルネック踏切を含む3箇所の踏切を除却することにより、交通渋滞や踏切事故の解消等が図られ、事業の必要性・効果は高いと判断される。  
以上より、本事業を採択した。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。