

近鉄京都線連続立体交差事業の採択要件

下記のとおり提出します。

記

- ・近鉄京都線高架化調査検討業務における予備調査の結果について
(令和元年第3回定例会 建設常任委員会提出資料)

近鉄京都線高架化調査検討業務における
予備調査の結果について

1 調査の目的

本市は南北の道路は発達しているが、近鉄京都線により市街地が東西に分断されているため、近鉄京都線の立体交差化とあわせた都市基盤の早期整備が課題となっている。また、調査対象路線である近鉄京都線の検討区間内には、市内最大の乗降客数である寺田駅をはじめ、北側に久津川駅、南側に富野荘駅があり、連続立体交差事業の効果を活用した駅周辺整備を進めることが必要となる。以上のことから近鉄京都線の高架化における採択要件、鉄道条件、費用対効果等について調査検討を行うものである。

2 調査対象路線

近鉄京都線と交差する主要な幹線道路は、北から府道八幡城陽線、府道内里城陽線、国道24号バイパス、府道富野荘八幡線の4路線であり、うち府道八幡城陽線と府道内里城陽線は近鉄京都線と平面交差し、国道24号バイパスはオーバースタック、府道富野荘八幡線は架道橋下を通過している。

近鉄京都線と交差する都市計画道路は、北城陽線（府道八幡城陽線）、塚本深谷線、城陽宇治線（国道24号バイパス）、第二名神自動車道宇治田原城陽線、水主長池線の5路線となっている。

3 連続立体交差事業の実施可能なケースの抽出

事業区間としては、連続立体交差事業採択要件を満足する計3ケースについて検討した。

| | 検討事業区間 |
|------|-------------|
| ケース1 | 久津川駅から富野荘駅間 |
| ケース2 | 久津川駅から寺田駅間 |
| ケース3 | 寺田駅周辺 |

また、施工方法として別線工法、仮線工法にて検討した。

その結果、考えられる線形としては、下記の7案が可能であることが確認できた。

| | 検討事業区間 | 施工方法 | 拡幅側 |
|------|-----------------|------|-----|
| ケース1 | 久津川駅から 富野荘駅間 | 仮線工法 | 東側 |
| | | | 西側 |
| ケース2 | 久津川駅から 寺田駅間 | 別線工法 | 東側 |
| | | 仮線工法 | 東側 |
| | | | |
| ケース3 | 寺田駅周辺 | 仮線工法 | 東側 |
| | | | 西側 |

4 費用便益分析について

本業務における費用便益分析の検討は国土交通省が公表している「費用便益分析マニュアル：連続立体交差事業編」に基づいて算出したものであり、評価点は①走行時間短縮便益、②走行経費減少便益、③交通事故減少便益、以上3点を定量的に行ったものである。

上記の評価点は道路の利用状況のみに着眼したものであり、連続立体交差事業が地域社会にもたらされる様々なまちづくりによる効果は定性的な評価にとどまっている。

本業務において、費用便益費（B/C）の算出を行ったが、連続立体交差事業の採択要件は満たしているが、いずれのケースも費用便益比が1.0を大きく下回る結果となった。

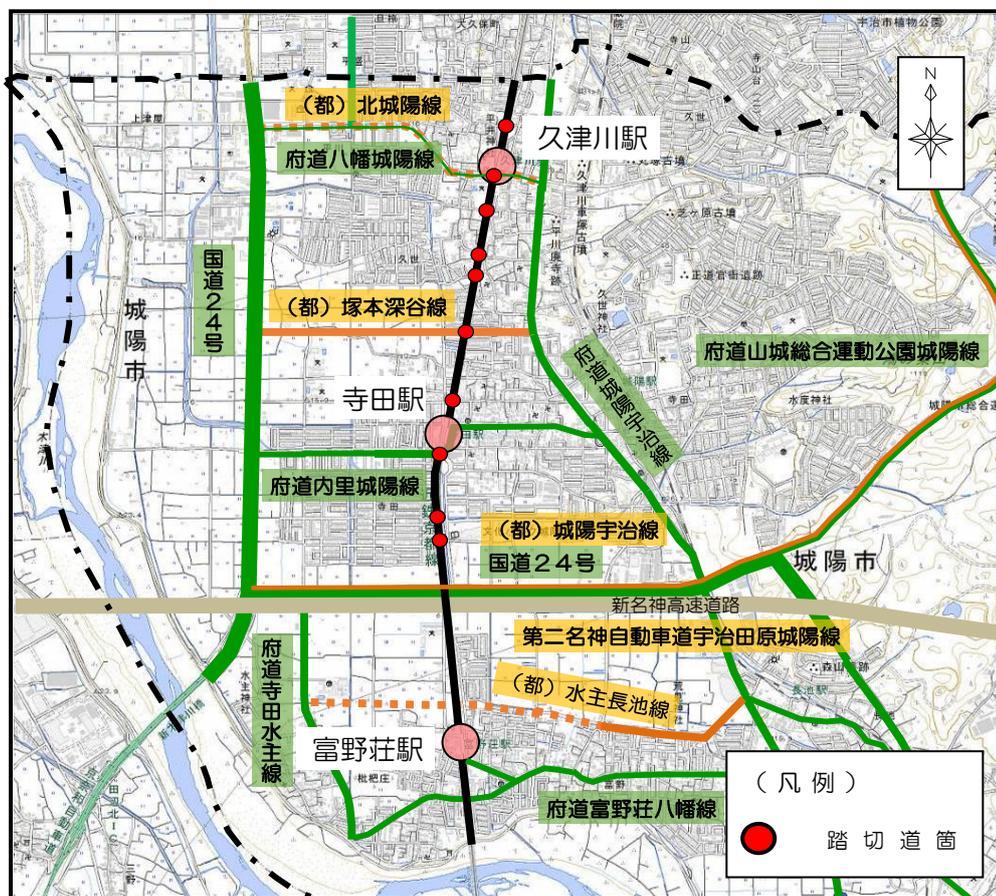
5 調査結果について

下記の点について確認することができた。

- ・連続立体交差事業の採択要件は満たしていること。
- ・鉄道側の条件である工法や線形などを確認し、物理的に連続立体交差事業の実施が可能であること。
- ・現状の交通量における費用便益比は、1.0を越えないこと。

6 今後について

現時点では、新名神高速道路の全線開通に伴うまちづくりをしっかりと進め、まちの活性化を図るものとする。また人口動態や自動車社会の交通情勢の変化を見据えたまちづくりも検討する必要がある。これらを踏まえ、鉄道沿線を軸に地域特性を活かした都市機能の立地や地域全体の構造を見直したまちづくり計画を行い、改めて連続立体交差事業の検討を行うものとする。



調査区間の位置図