

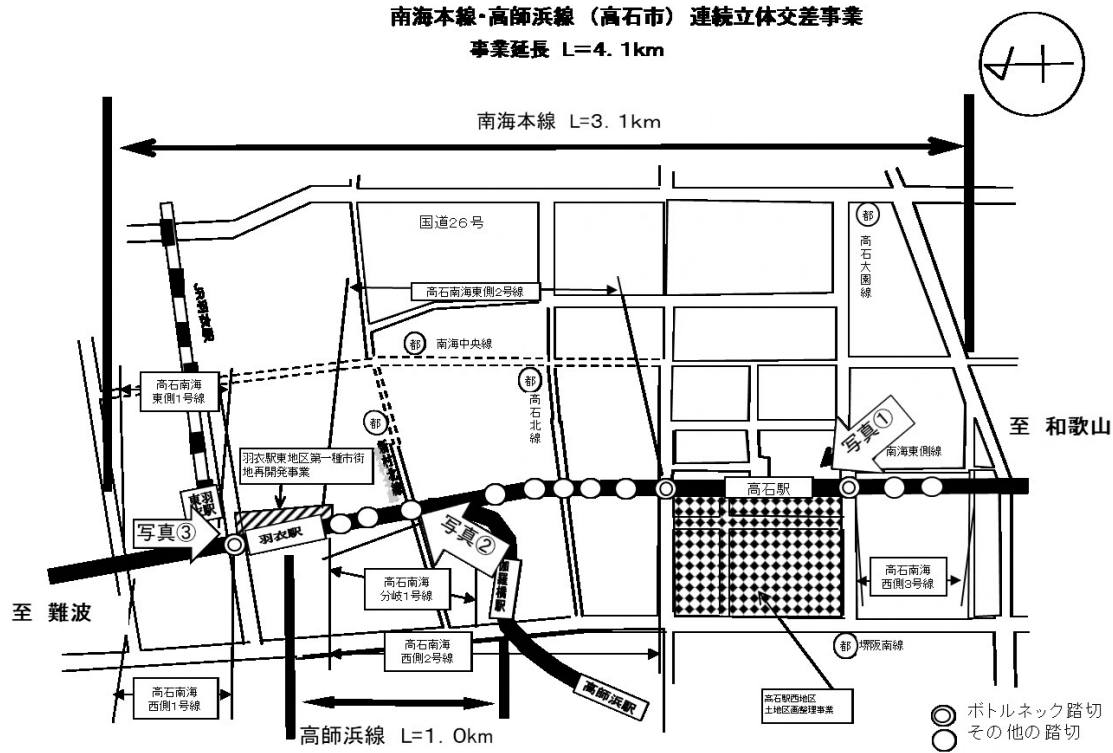
再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：都市局街路交通施設課
担当課長名：中村 健一

事業名	連続立体交差事業 南海電鉄南海本線・高師浜線（羽衣駅～高石駅付近）	事業区分	連続立体交差	事業主体	大阪府
起終点	自：高石市東羽衣1丁目 至：高石市綾園7丁目			延長	4.1km
事業概要	連続立体交差事業 踏切を除却し、沿線の交通渋滞を緩和するとともに、周辺市街地整備、都市及び地域相互間の有機的な連携強化などを目的として、鉄道の高架化を図る。				
平成9年度事業化	平成8年度都市計画決定	平成9年度用地着手	平成17年度工事着手		
全体事業費	717億円	事業進捗率	約83%	供用済延長	0km
計画交通量	137,986台時/日（踏切交通遮断量）				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 10.7	総費用 (残事業)/ (事業全体) 93/868億円 事業費：98/872億円 維持管理費：0.4/0.4億円 土地の残存価値： -4.7/-4.7億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 994/994億円 走行時間短縮便益：825/825億円 走行経費減少便益：-8/-8億円 交通事故減少便益：14/14億円 その他便益：162/162億円	基準年	令和2年
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.9~1.3（事業期間±20%） (残事業) 交通量：B/C=9.8~11.5（交通量±10%） 事業費：B/C=9.5~12.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=10.0~11.2（事業期間±20%）				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により踏切事故が解消される。 踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。 駅及びその周辺施設の整備にあわせバリアフリー化が促進されるなど。 ※その他便益の詳細は、 大阪府 HP				
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> 早期の事業完成を望んでいる。 				
事業評価監視委員会の意見	<ul style="list-style-type: none"> 継続について妥当である。 				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 一部区間で、農地が宅地化されている。 				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 用地取得率100%、事業進捗率約83% 				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年度に南海本線上下線、令和6年度に高師浜線の高架化完了の予定であり、その後、環境側道の整備を行い、令和7年度末の事業完了に向けて進める。 				
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 高師浜線の高架化工事については、従来の仮線工法から高師浜線を運休し仮輸送工法に変更することで、仮線予定箇所も施工ヤードとして活用することが可能となり、作業効率を向上され施工期間の長期化の懸念が解消される。また、仮線運行に伴う沿道住民への振動、騒音の負担軽減や踏切遮断による交通渋滞などの高架化切替前に事業効果の発現などが見込まれる。 				
対応方針	継続				
対応方針決定の理由	<ul style="list-style-type: none"> 本事業の整備により、踏切の除却による交通渋滞、踏切事故の解消や高架化による周辺市街地整備が見込まれる。平成28年度には本線下り線を高架化したことで、踏切の遮断時間が短縮し踏切による交通渋滞が緩和されており、羽衣駅前周辺ではまちづくりが一体的に整備されるなど、事業効果が一部発現されている。しかし、未だに、ボトルネック踏切は現存しており、高架化で踏切の除却がされることや側道や駅前広場の整備を行うことにより、事業効果を成すものであることから、事業の必要性に変化はない。以上の理由から、事業を継続する。 				

事業概要図

南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業
事業延長 L=4.1km



- ※ 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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。