

第2回 堺市公共事業評価監視委員会

審議対象事業説明資料

目 次

1. 評価審議対象事業一覧表（2事業）	1
2. 都市計画道路 新家日置荘線【再評価】	
再評価個票	2
説明資料	4
3. 南海本線連続立体交差事業【再評価】	
再評価個票	11
説明資料	14

再評価審議対象事業一覧表（2事業）

事業種別	事業名	事業内容及び事業コスト	市民のニーズ	採択年度	事業が長期間要している理由	事業効果の発現状況		自然環境等への影響と対策	途中段階の整備効果発現状況	市の評価	評価
				進捗率 (H28.11)		定量的評価	定性的評価		事業の置かれている状況 (現状での課題)	完成目標年度	
街路事業	都市計画道路 新家日置荘線	延長：0.389km 道路幅員：第4種第2級 道路幅員：16m 全体事業費：約13億円 (内訳) 用地補償費 約10億円 工事費 約3億円	○南海高野線初芝駅へのアクセス機能の向上 ○歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の整備 ○災害時における指定避難所等への避難路形成による防災性の向上	平成12年度	用地取得に時間を要したため	○費用便益比 B/C=1.89 (事業全体) 総便益 B=27.7億円 総費用 C=14.6億円 B/C=9.19 (残事業) 総便益 B=27.7億円 総費用 C=3.0億円 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル(H20.11)」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局 ○渋滞損失時間の削減 7.0万人・時/年	○駅アクセス機能の向上 ・初芝駅までのアクセス時間短縮による鉄道利用者の利便性向上 ○交通の円滑化 ・平行する幹線道路に集中した交通を分散させることにより円滑な交通を確保 ○安全性の確保 ・歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の確保 ○防災性の向上 ・延焼遮断効果として火災延焼を防止、被害を軽減 ・指定避難所等への避難路形成 ・救急医療施設への搬送時間の短縮 ○市民の健康増進への寄与 ・初芝体育館へのアクセス性向上による利用者の更なる増加	CO2排出削減量：163t/年 NOx排出削減量：0.21t/年 SPM排出削減量：0.02t/年	無し	継続	継続
				用地：77% (面積ベース) 全体事業費：75% (執行額ベース)					特に無し	平成31年度	見直し 中止
街路事業	南海本線(堺市)連続立体交差事業	延長：2.7km 関連側道延長：2.9km 高架化される駅：諏訪ノ森駅 浜寺公園駅 除去踏切数：7箇所 全体事業費：約423億円 (内訳) 用地補償費 約88億円 工事費 約335億円	○踏切除却と側道整備による交通の円滑化と安全性の確保 ○災害時における避難経路確保等による防災性の向上 ○諏訪ノ森駅及び浜寺公園駅のバリアフリー化 ○文化財的価値の高い駅舎を中心とした駅周辺地域の活性化	平成17年度	用地取得に期間を要したことにより、仮線工事着手が遅れが生じたため	○費用便益比 B/C=1.12 (事業全体) 総便益 B=434億円 総費用 C=387億円 B/C=1.59 (残事業) 総便益 B=434億円 総費用 C=272億円 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>(H20.11)」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局 ○渋滞損失時間の削減 90.7万人・時/年	○踏切渋滞の解消 ・踏切渋滞の解消による周辺道路の交通の円滑化 ○安全で快適な歩行環境の確保 ・踏切による歩行者・自転車利用者の損失時間解消 ・歩行者や自転車と自動車交通の分離による安全な通行環境の確保 ・新駅のバリアフリー化による移動快適性の向上 ○防災性の向上 ・事業区間周辺は津波による浸水想定区域であり、踏切の除却により災害時における安全かつ迅速な避難に貢献 ○景観に配慮した空間形成 ・文化財的価値の高い駅舎を保存・活用し、まちの顔としての機能を保持することにより、駅を中心とした活気あるまちづくりに寄与 ○高架下空間の活用 ・商業施設の誘致により、人々が集う活気と賑わいある空間を創出 ・駐輪場、駐車場等の整備により、駅周辺の安全かつ円滑な交通を確保	CO2排出削減量：3.680t/年 NOx排出削減量：8.8t/年 SPM排出削減量：0.7t/年	無し	継続	継続
				用地：90% (面積ベース) 全体事業費：21% (執行額ベース)					特に無し	平成39年度	見直し 中止

再評価個票（その1）

事業名		都市計画道路 新家日置荘線	
事業箇所		堺市東区野尻町～堺市東区日置荘西町	
再評価理由		事業着手後5年間を経過した時点で継続中の事業	
事業が長期間要している理由		用地取得に時間を要したため	
事業概要	目的	本事業は平成13年度に供用開始した国道310号から市道野尻34号線間の約0.7kmに引き続き、南海高野線初芝駅まで整備を行うものであり、南海高野線初芝駅へのアクセス機能向上、周辺道路の交通混雑の緩和及び火災発生時の延焼遮断効果等の防災性向上を図るものである。	
	内容	延長L=0.39km、幅員16m 道路区分：第4種第2級、車線数：2車線	
	事業費	全体事業費 約13億円 (内訳) 用地補償費 約10億円 工事費 約3億円	執行事業費 約10億円 用地補償費 約9億円 工事費 約1億円
	維持管理費	約0.5百万円/年	
	上位計画	堺市マスタープラン「さかい未来・夢コンパス」(平成23年3月) 堺市都市計画マスタープラン(平成10年10月策定、平成24年12月改正)	
	関連事業		
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況
		事業着手年度 平成12年度 完成予定年度 平成16年度	事業着手年度 平成12年度 完成予定年度 平成31年度
	進捗状況 (平成28年11月)	—	用地 77% (面積ベース) 全体事業費 75% (執行額ベース)
	途中段階の整備効果発現状況		
課題			

再評価個票（その2）

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	南海高野線初芝駅へ西側からアクセスするためには狭隘な道路を利用する必要があり、歩行者・自転車・自動車の3者が錯綜して危険な状況にあるため、早期の道路整備が望まれる。また、本路線周辺には指定避難所である初芝体育館があり、避難路形成の観点からも本路線の整備が必要である。	
	地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 南海高野線初芝駅周辺には商業施設が立地しており、生活道路は歩行者や自転車の往来が活発であるため、安全性に問題がある。 並行路線である府道西鳳東線が幹線道路として機能しているものの、歩道が狭く自動車・歩行者・自転車の錯綜があること、踏切により自動車の走行が遮断されることにより、交通渋滞を引き起こしている。 南海高野線初芝駅東側のみに駅前広場があるため、交通が駅東側に集中している。 	
	市民のニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 南海高野線初芝駅へのアクセス機能の向上 歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の整備 災害時における指定避難所等への避難路形成による防災性の向上 	
事業効果の定量的評価	費用便益分析	計画時の想定	現時点での状況（変更点）
		※計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず、算出できず。	<ul style="list-style-type: none"> ○B/C=1.89（事業全体） 総便益 B=27.7億円 総費用 C=14.6億円 ○B/C=9.19（残事業） 総便益 B=27.7億円 総費用 C=3.0億円 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル（H20.11）」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局
	その他指標	渋滞損失時間の削減：7.0万人時間/年	
事業効果の定性的評価	<ul style="list-style-type: none"> ○駅アクセス機能の向上 <ul style="list-style-type: none"> 南海高野線初芝駅までのアクセス時間短縮による鉄道利用者の利便性向上 ○交通の円滑化 <ul style="list-style-type: none"> 平行する幹線道路に集中した交通を分散させることにより円滑な交通を確保 ○安全性の確保 <ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の確保 ○防災性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減 指定避難所等への避難路形成 救急医療施設への搬送時間の短縮 ○市民の健康増進への寄与 <ul style="list-style-type: none"> 初芝体育館へのアクセス性向上による利用者の更なる増加 		
自然環境等への影響と対策	<ul style="list-style-type: none"> ○CO2 排出削減量：163 t/年 NOx 排出削減量：0.21 t/年 SPM 排出削減量：0.02 t/年 		
その他特記すべき事項	本事業は堺市交通バリアフリー道路特定事業計画において特定経路に位置付けられており、初芝駅から公共施設までの移動円滑化を図る観点からも重要な道路である。		

新家日置荘線

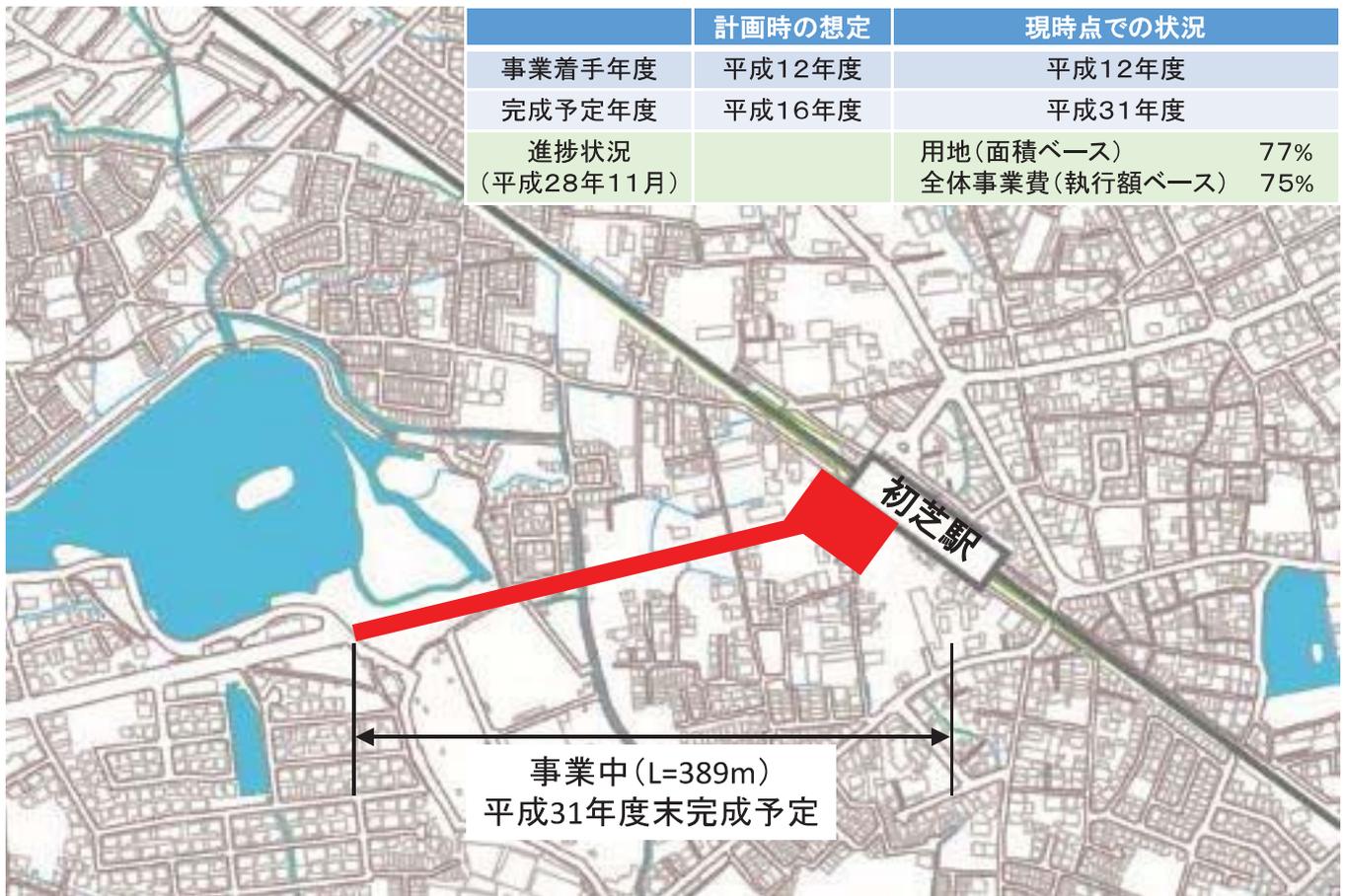
堺市公共事業評価監視委員会

堺市建設局道路部

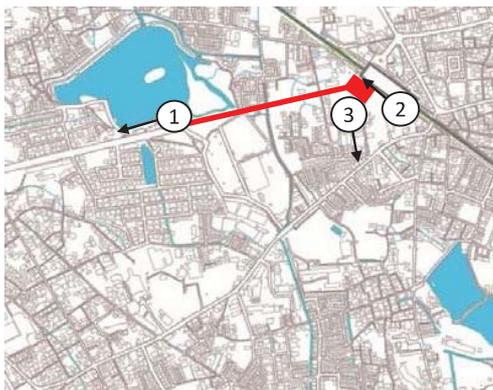
事業概要



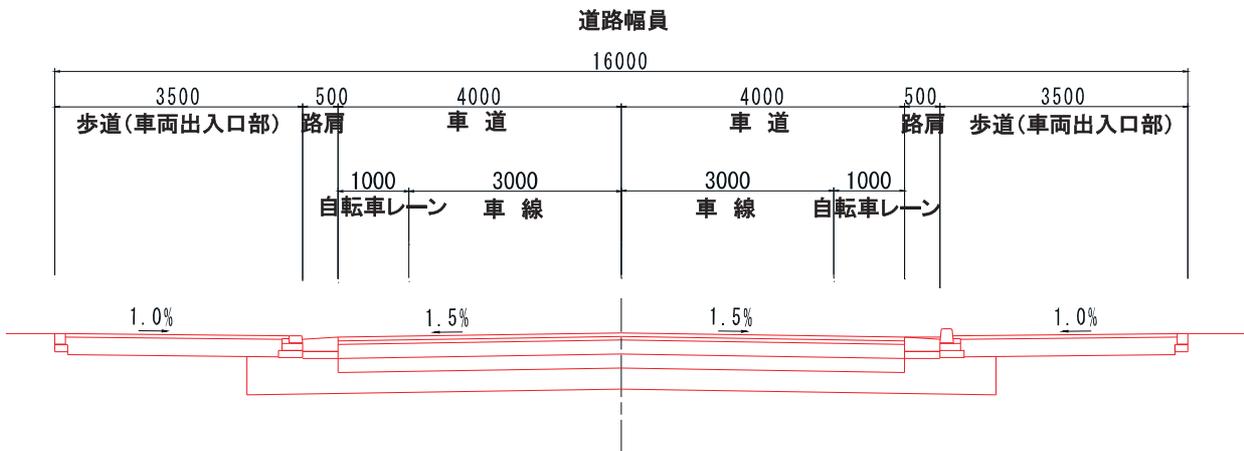
事業進捗状況



現地状況



標準断面図



事業効果(費用便益比)

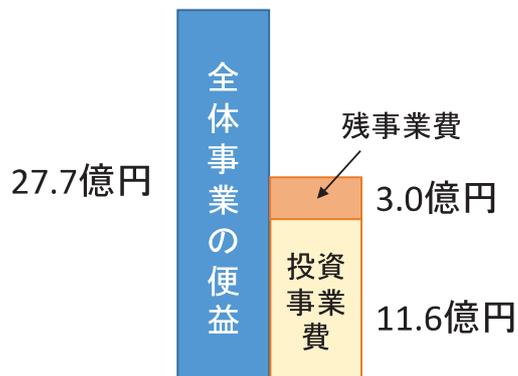
道路整備による

- 走行時間短縮
- 走行経費減少
- 交通事故減少

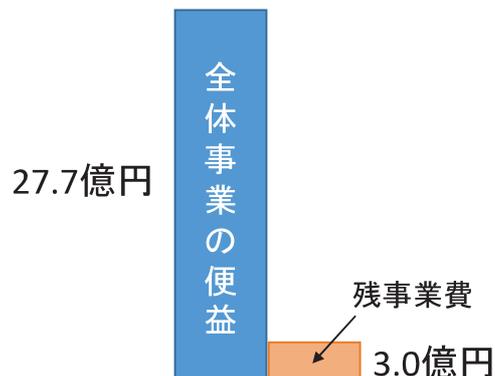
各効果を便益として金銭化

	全事業	残事業
総便益(H28現在価値)	27.7億円	27.7億円
総費用(H28現在価値)	14.6億円	3.0億円
費用便益比	1.89	9.19

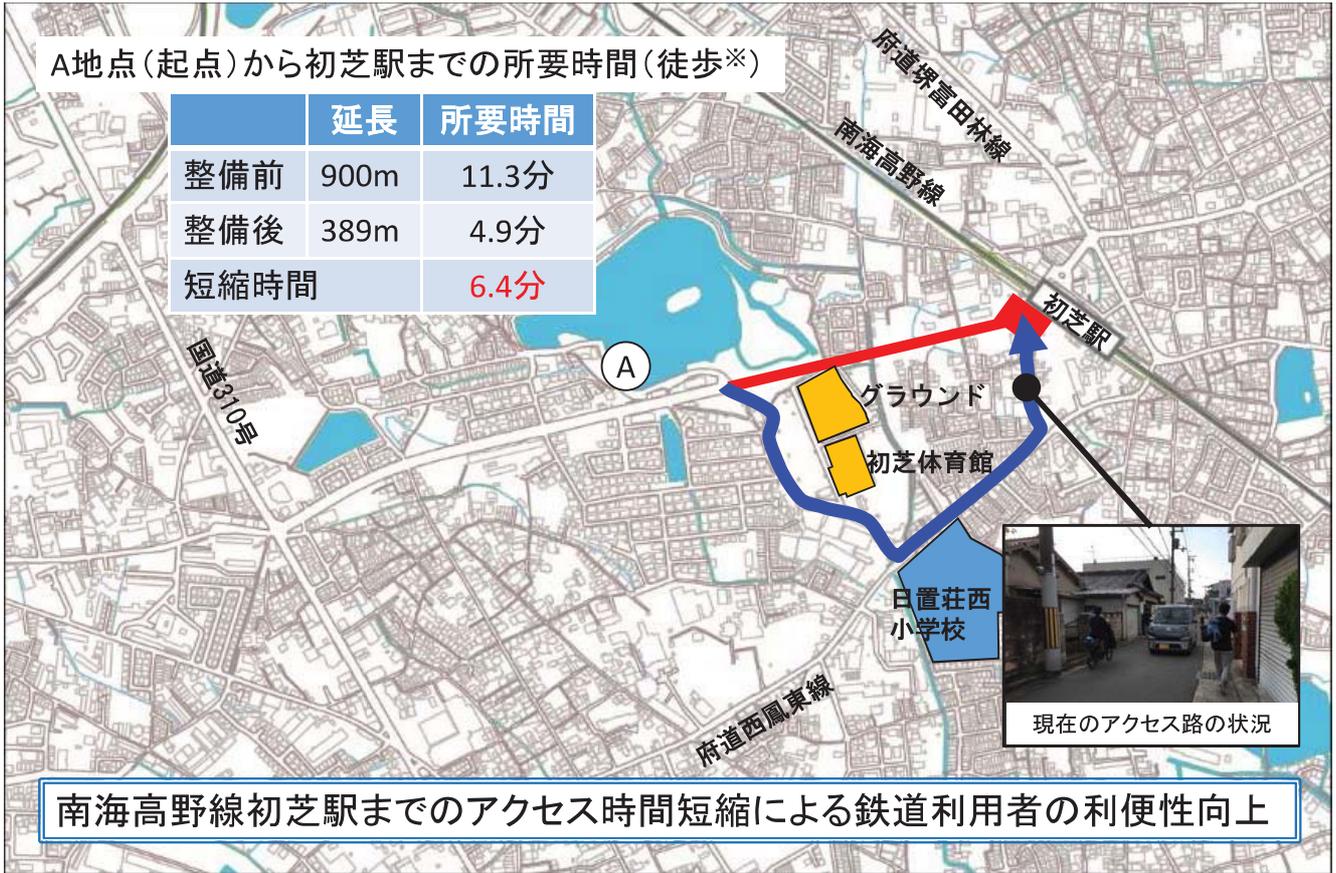
全事業評価の結果



残事業評価の結果



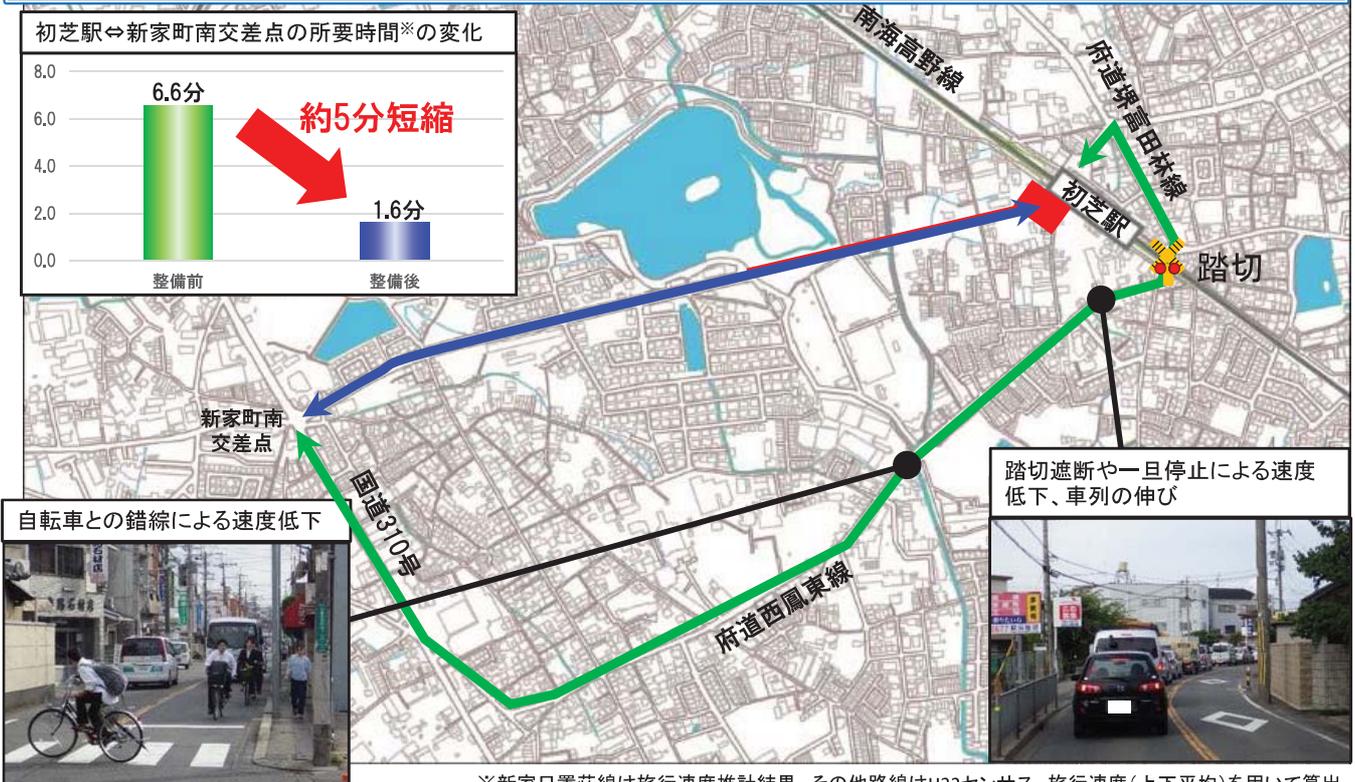
事業効果(駅アクセス機能の向上)



※分速80m(不動産の表示に関する公正競争規約施行規則の算出基準)により算出

事業効果(交通の円滑化)

周辺の交通が分散され、円滑な交通を確保
(新家町南交差点⇔南海高野線初芝駅の所要時間が約5分短縮)



※新家日置荘線は旅行速度推計結果、その他路線はH22センサス 旅行速度(上下平均)を用いて算出

事業効果(安全性の確保)

歩行者・自転車・自動車交通を適切に分離し、安全な通行環境を確保

イメージ図(深井73号線)

南海高野線
初芝駅
グラウンド
初芝体育館
府道西鳳東線
日置荘西小学校
国道310号

歩行者・自転車・自動車が錯綜し、危険な状況(府道西鳳東線)

事業効果(防災性の向上)

延焼遮断帯の機能を有し、周辺地区の火災発生時の被害を軽減

火災延焼を防ぎ被害を軽減
(延焼遮断機能のイメージ)

延焼遮断帯

整備により延焼遮断機能を確保

グラウンド
(災害時用臨時ヘリポート)
初芝体育館 (指定避難所)
日置荘西小学校 (指定避難所)

延焼防止率 (%)

道路の幅 (m)	延焼防止率 (%)
0	0
4	15
6	25
8	35
10	55
12	65
15	100

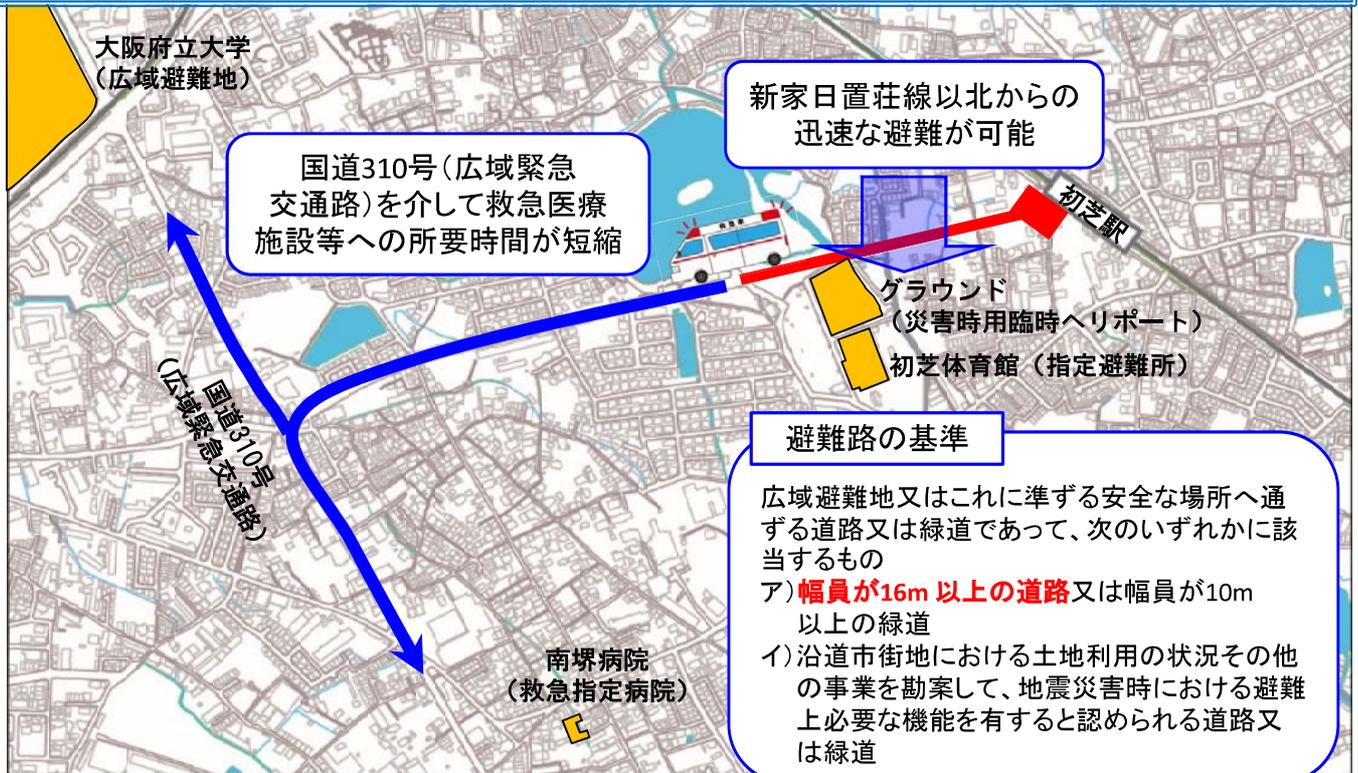
延焼
延焼防止

延焼遮断帯を構成する道路は必要幅員が**15m**
(都市防災実務ハンドブック 地震防災編参照)

出典:国土交通省(阪神淡路大震災の調査報告結果より作成されたもの)

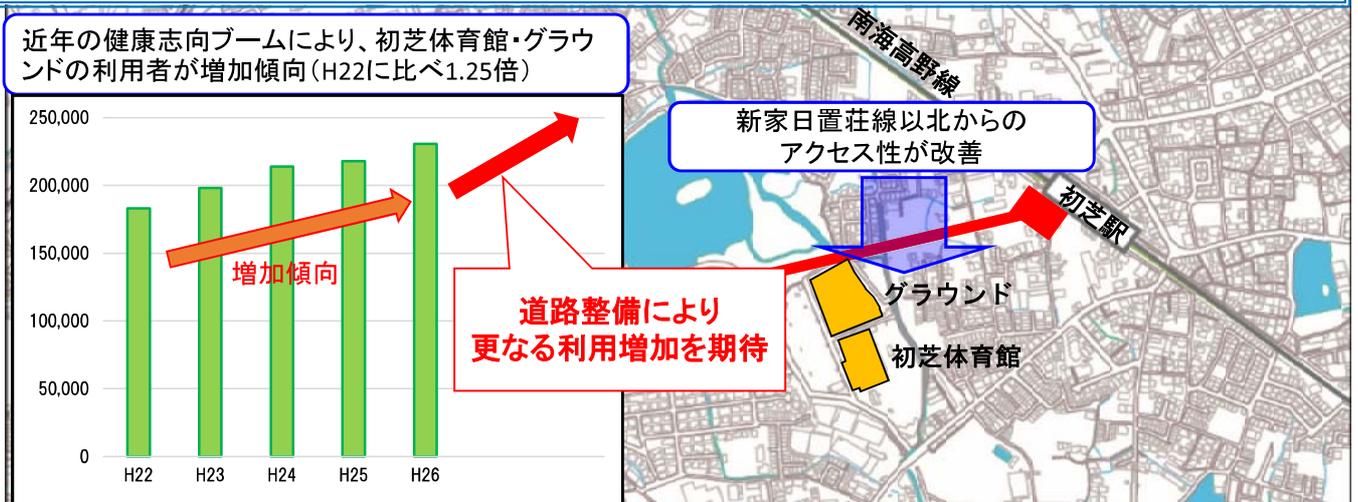
事業効果(防災性の向上)

- ・避難路としての機能を有し、発災時の迅速な避難を支援
- ・緊急車両の円滑な走行が可能となり、一刻を争う救命活動に貢献



事業効果(市民の健康増進への寄与)

初芝体育館・グラウンドへのアクセス性が向上し、利用者数の増加が期待でき、周辺住民の健康増進に寄与



初芝体育館 第1体育室(バスケット、バレーボール2面、バドミントン8面など)第2体育室(卓球、剣道など)、第3体育室(310畳)、トレーニング室、テニスコート(6面)、野球場があり、さまざまな種目に対応しており、子供から高齢者まで幅広い利用が見られる



■事業効果

- ①費用便益分析
 - 全体事業における費用便益比 1.89
- ②駅アクセス機能の向上
- ③交通の円滑化
 - 平行する幹線道路に集中した交通を分散させることにより円滑な交通を確保
- ④安全性の確保
 - 歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の確保
- ⑤防災性の向上
 - 延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減
 - 指定避難所等への避難路形成
 - 救急医療施設等への搬送時間の短縮
- ⑥市民の健康増進への寄与
 - 初芝体育館へのアクセス性向上による利用者の更なる増加



今後も事業継続し、H31年度の事業完了を目指す

再評価個票（その1）

事業名		南海本線（堺市）連続立体交差事業	
事業箇所		堺市西区浜寺石津町～高石市羽衣	
再評価理由		事業着手後5年間経過した時点で継続中の事業	
事業が長期間要している理由		用地取得に期間を要したことにより、仮線工事着手に遅れが生じたため	
事業概要	目的	本事業は、交差する幹線道路上の踏切を除去することで、都市交通の円滑化させるとともに、分断された東西地域の一体化による地域の活性化を図ることを目的とする。	
	内容	延長 L=2.7km、関連側道延長 L=2.9km 高架化される駅：諏訪ノ森駅、浜寺公園駅 除去踏切数：7箇所	
	事業費	全体事業費 約 423 億円 (内訳) 用地補償費 約 88 億円 工事費 約 335 億円	執行事業費 約 89 億円 用地補償費 約 63 億円 工事費 約 26 億円
	維持管理費	約 3.9 百万円 / 年	
	上位計画	堺市マスタープラン「さかい未来・夢コンパス」（平成 23 年 3 月） 堺市都市計画マスタープラン（平成 10 年 10 月策定、平成 24 年 12 月改定）	
	関連事業	駅前交通広場整備（諏訪ノ森駅、浜寺公園駅） 浜寺公園駅周辺土地区画整理事業 都市計画道路 諏訪森神野線、都市計画道路 常磐浜寺線	
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況
		事業着手年度 平成 18 年度 完成予定年度 平成 29 年度	事業着手年度 平成 18 年度 完成予定年度 平成 39 年度
	進捗状況 (平成28年11月)	—	用地 90% (面積ベース) 全体事業費 21% (執行額ベース)
	途中段階の整備効果 発現状況		
課題			

再評価個票（その2）

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に 関する諸状況	南海本線は、現在は地表を走る鉄道であることから臨海部と内陸部を分断し、地域の一体的なまちづくりを妨げている。また、臨海部と内陸部をつなぐ道路と鉄道が交差するところには、踏切が存在しており、現在はそこで渋滞が発生し、円滑な交通の確保が難しい状況にある。	
	地域の 状況	<ul style="list-style-type: none"> ・朝夕のピーク時を中心に踏切遮断時間が1時間当たり30分程度となり、交通渋滞が発生している。 ・踏切解放時の歩行者、自転車、自動車の錯綜により、安全性に問題がある。 ・鉄道により地域が分断され、東西地域の一体的発展が阻害されている。 ・諏訪ノ森駅及び浜寺公園駅のバリアフリー化が不十分である。 	
	市民の ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切除却と側道整備による交通の円滑化と安全性の確保 ・災害時における避難経路確保等による防災性の向上 ・諏訪ノ森駅及び浜寺公園駅のバリアフリー化 ・文化財的価値の高い駅舎を中心とした駅周辺地域の活性化 	
事業効果の定量的評価	費用 便益 分析	計画時の想定	現時点での状況（変更点）
		<p>○B/C=2.30 総便益 B=396億円 総費用 C=172億円</p> <p>※評価時点 H15年度 ※費用便益算定の根拠 「連続立体交差事業の手引き（H4.11）」 連続立体交差事業促進期成会</p>	<p>○B/C=1.12（事業全体） 総便益 B=434億円 総費用 C=387億円</p> <p>○B/C=1.59（残事業） 総便益 B=434億円 総費用 C=272億円</p> <p>※評価時点 H28年度 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>（H20.11）」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局</p>
	その他 の指標		○渋滞損失時間の削減：90.7万人時間/年
事業効果の定性的評価	<p>○踏切渋滞の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切渋滞の解消による周辺道路の交通の円滑化 <p>○安全で快適な歩行環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切による歩行者・自転車利用者の損失時間解消 ・歩行者や自転車と自動車交通の分離による安全な通行環境の確保 ・新駅のバリアフリー化による移動快適性の向上 <p>○防災性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺は津波による浸水想定区域であり、踏切の除却により災害時における安全かつ迅速な避難に貢献 <p>○景観に配慮した空間形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文化財的価値の高い駅舎を保存・活用し、まちの顔としての機能を保持することにより、駅を中心とした活気あるまちづくりに寄与 		

再評価個票（その3）

<p>事業効果の 定性的評価</p>	<p>○高架下空間の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設の誘致により、人々が集う活気と賑わいある空間を創出 ・駐輪場、駐車場等の整備により、駅周辺の安全かつ円滑な交通を確保
<p>自然環境等へ の影響と対策</p>	<p>○CO2 排出削減量：3,680t/年 NOx 排出削減量：8.8t/年 SPM 排出削減量：0.7t/年</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>事業完了年度は、H39 年度末であるが、H33 年度末片側高架切替後には、一定踏切遮断時間を減少でき、また H36 年度末全線高架切替後には踏切遮断が解消されることから、事業途中段階の整備効果が発現する見込みである。</p>

南海本線(堺市)連続立体交差事業

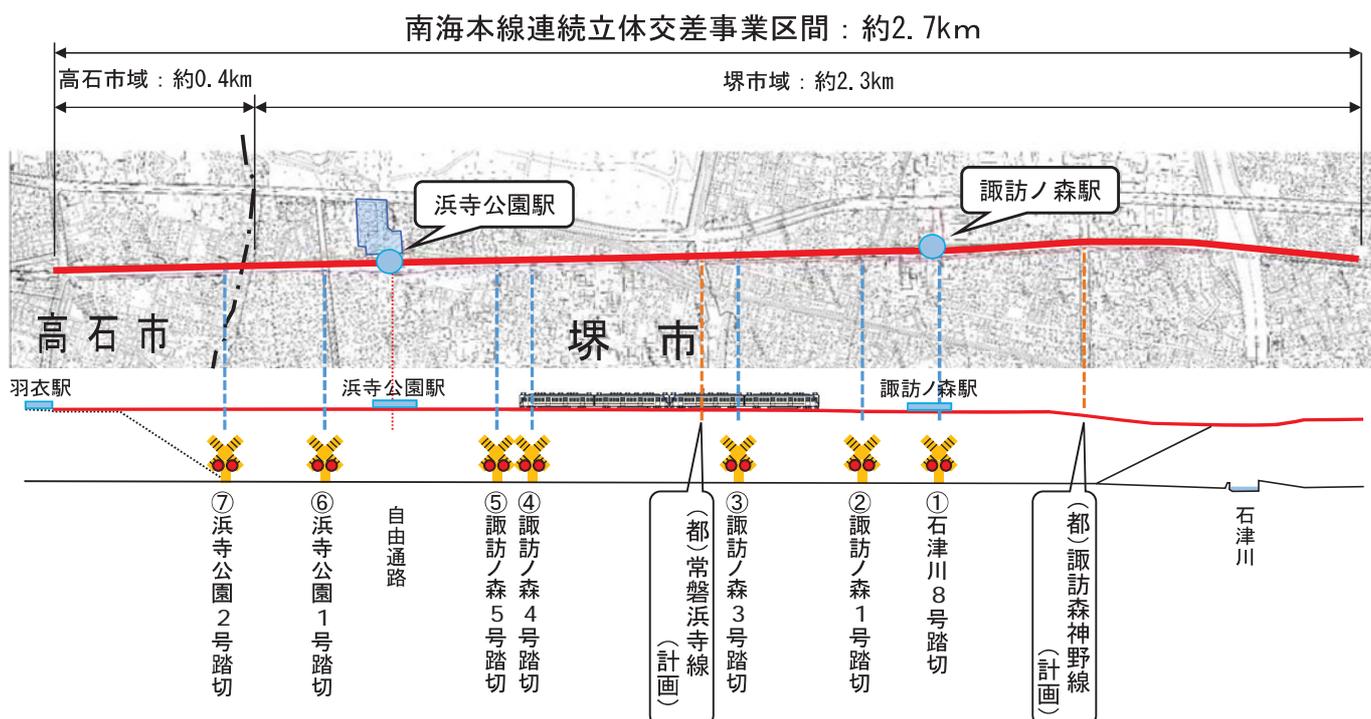
堺市公共事業評価監視委員会

堺市建設局道路部

事業概要

目的

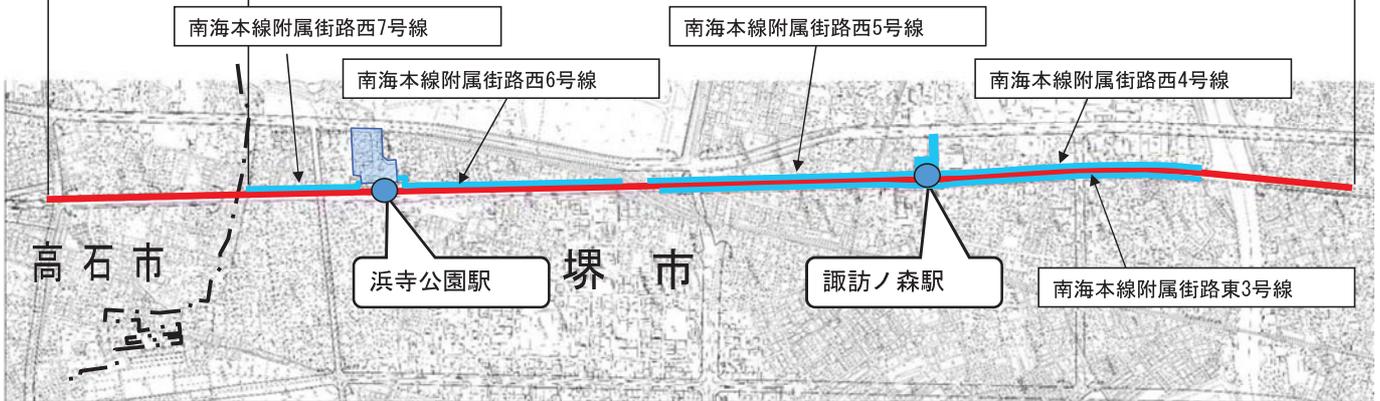
- ・鉄道の高架化により、7箇所の踏切を除却し、都市交通の円滑化を図る
- ・分断された市街地の一体化による地域の活性化を図る



事業概要・進捗状況

南海本線連続立体交差事業区間：約2.7km

関連側道：5路線、約2.9km（西側：約1.8km、東側：約1.1km）



○事業のスケジュール

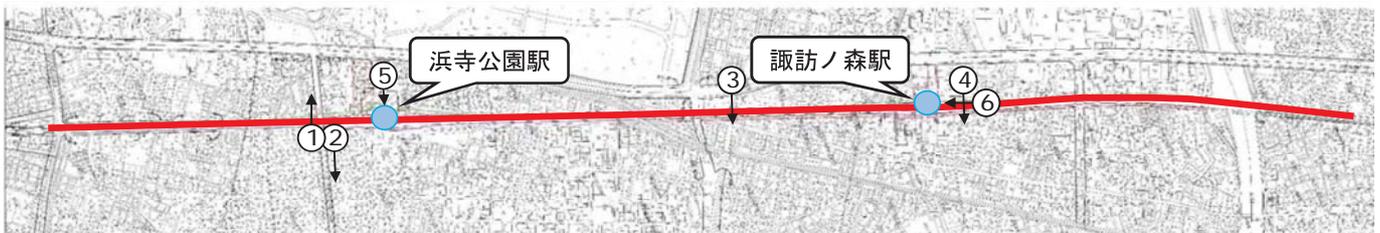
- 都市計画決定：平成17年8月
- 事業認可：平成18年11月
- 高架切替予定：平成36年度末
- 完成予定：平成39年度末
(当初完成予定：平成29年度末)

○事業の進捗状況（平成28年11月現在）

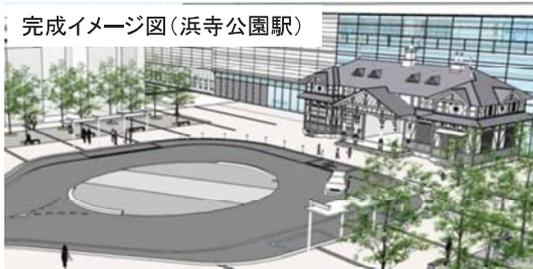
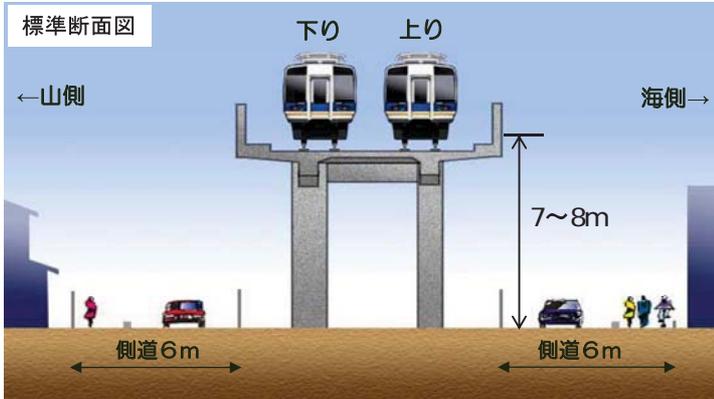
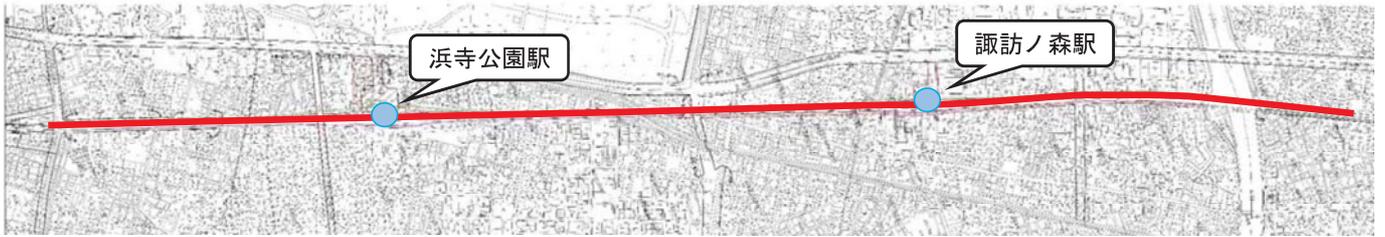
- 用地買収率 約90%（面積ベース）
- 事業費進捗率 約21%

	全体 事業費	投資 事業費
総額	約423億円	約89億円

現地状況



標準断面図・完成イメージ図



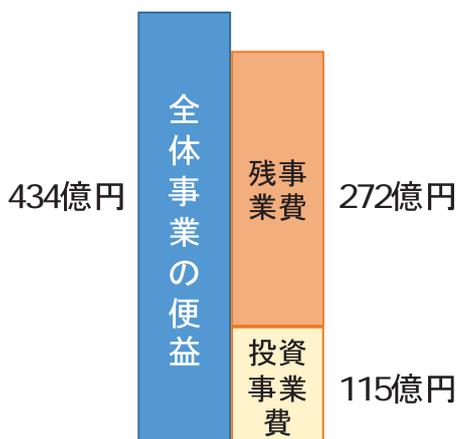
事業効果(費用便益比)

事業実施による

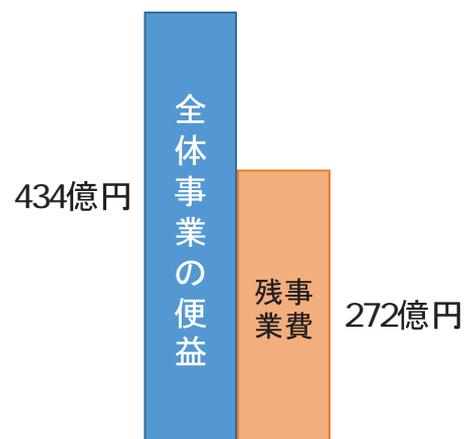
- 移動時間短縮(自動車類・歩行者)
 - 走行経費減少
 - 交通事故減少
- 各効果を便益として金銭化

	全事業	残事業
総便益(H28現在価値)	434億円	434億円
総費用(H28現在価値)	387億円	272億円
費用便益比	1.12	1.59

全事業評価の結果



残事業評価の結果



事業効果(踏切渋滞の解消)

鉄道の高架化により、現状発生している踏切を起因とした渋滞を解消する

踏切渋滞長調査結果(諏訪ノ森3号踏切)

踏切渋滞により接続府道まで影響が及ぶ

夕2時間 | [17:00~19:00] | 平均・最大踏切待ち行列長



踏切の除去による渋滞の解消



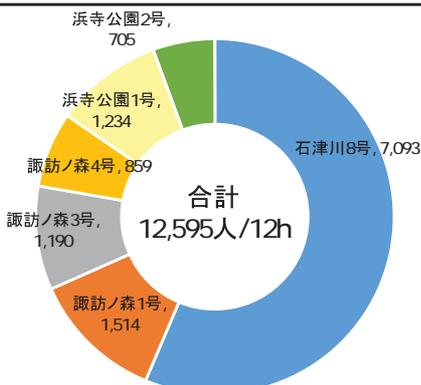
平成28年8月3日(水)実施

事業効果(安全で快適な歩行環境の確保)

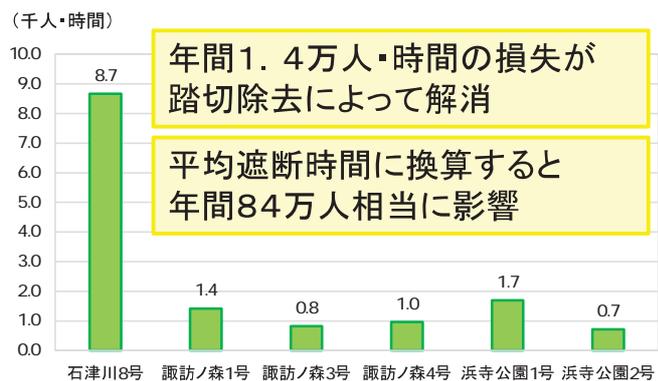
踏切の除去により、歩行者の安全で快適な歩行環境を確保する

踏切利用者数(歩行者・自転車)

踏切による歩行者・自転車利用者の損失時間



平成26年9月2日(火)実測値(7時~19時)
 ※諏訪ノ森5号踏切は調査無



歩行者・自転車踏切通過状況

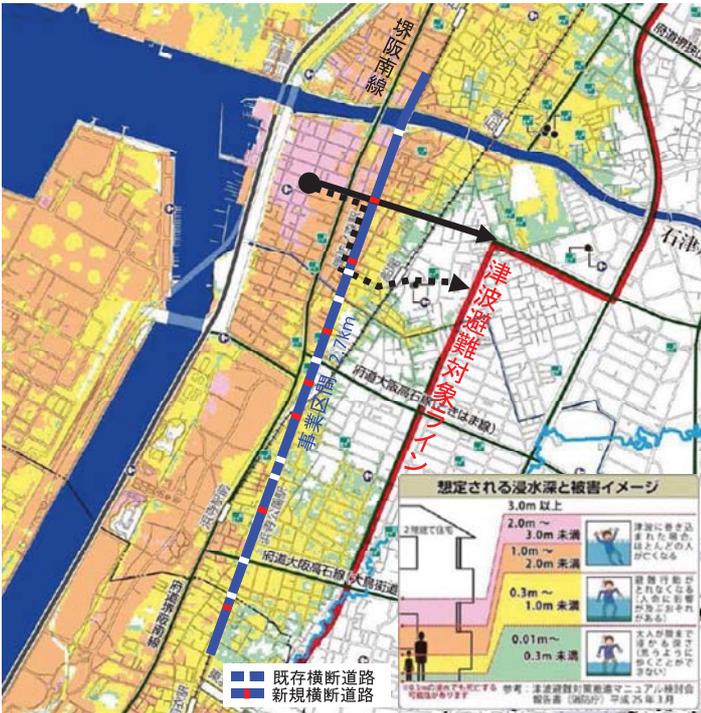


踏切除去により、踏切解放時の通行の集中(歩行者、自転車、自動車の錯綜)が解消され、安全な歩行環境を確保

事業効果(防災性の向上)

横断道路の増加により、津波発生時における迅速な避難が可能

津波ハザードマップと事業区間の横断道路



※大阪府が平成25年8月に発表した津波浸水想定に基づいて作成されたもの。
千年に一度あるいはそれより発生頻度が低い最大クラスの地震により引き起こされた津波を想定し作成されている。

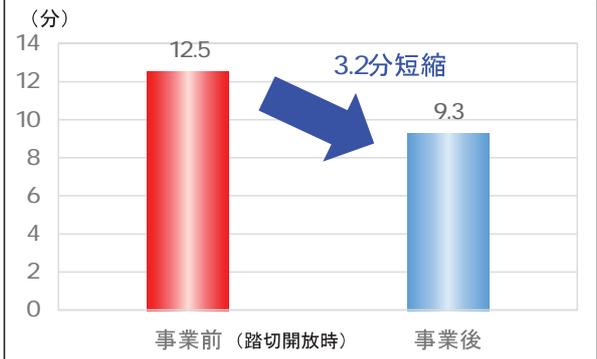
横断する路線数の変化

事業区間の横断道路が増加し、避難時の迂回の必要性が低下することで、安全で円滑な避難に寄与する。

8路線 → 15路線
7路線増加

※歩行者・自転車専用道路、(都)諏訪森神野線、(都)常盤浜寺線含む

避難時間の短縮(迂回の解消)



※左図、黒丸(西区浜寺諏訪森町西1丁目)から津波避難対象ラインまでの所要時間
事業前: 12.5分(1,000m) → 事業後 9.3分(750m)
歩行速度は80m/分にて算出(不動産の表示に関する公正競争規約施行規則より)

事業効果(景観に配慮した空間形成)

文化財的価値の高い駅舎を保存・活用し、まちの顔としての機能を保持することで、駅を中心とした活気あるまちづくりに寄与

浜寺公園駅駅舎は明治40年、諏訪ノ森駅西駅舎は大正8年に建築された文化財的価値の高い建築物であり、平成10年に国の登録有形文化財に指定。

明治40年ごろの浜寺公園駅舎



現在の浜寺公園駅舎

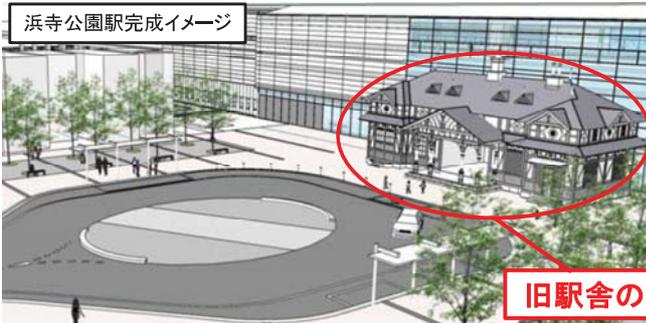


現在の諏訪ノ森駅舎



両駅舎周辺の空間が将来にわたってまちの顔となるよう、新駅舎・駅前交通広場等が調和のとれた景観を形成。

浜寺公園駅完成イメージ



諏訪ノ森駅完成イメージ



旧駅舎の有効活用

事業効果(高架下空間の活用)

事例紹介: JR奈良駅付近連続立体交差事業

- ・商業施設の誘致により、人々が集う活気と賑わいのある空間を創出
- ・駐車場、駐輪場の整備により、人や車の安全かつ円滑な交通を確保



高架下に整備された自由通路と商業施設



高架下駐輪場(暫定)の利用状況



高架下駐車場利用状況

参考: 奈良県HP

まとめ

■事業効果

- ①費用便益分析
 - ・全体事業における費用便益比 1.12
- ②踏切渋滞の解消
- ③安全で快適な歩行環境の確保
 - ・踏切による損失時間解消、安全な歩行環境の確保
- ④防災性の向上
 - ・津波における浸水想定区域からの安全で迅速な避難に貢献
- ⑤景観に配慮した空間形成
- ⑥高架下空間の活用



事業の実施により十分な効果発現が期待できる
今後も事業継続し、H39年度の事業完了を目指す