

第4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. 事後評価審議対象事業一覧表（1事業）	1
2. 南海高野線連続立体交差事業	
再評価個票	2
説明資料	5

再評価審議対象事業一覧表（1事業）

別表1

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(H30.6)		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	南海高野線連続立体交差事業	延長 : L=約3.0km 関連側道延長 : L=約2.3km 高架化される駅 : 浅香山駅、堺東駅 踏切除去数 : 10箇所 全体事業費 約 565億円 (内訳) 測量設計費 約 22億円 用地補償費 約 48億円 工事費 約 495億円	○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 ○駅前広場の再開発による駅周辺の活性化 ○災害時における避難経路確保等による防災性の向上	2009年度	当該事業区間は、上町断層帯に縦断的に近接しており、事業計画にあたり、上町断層帯が構造物に与える影響を踏まえた鉄道構造形式の検討に期間を要したため。	○費用便益比 B/C=1.05 (事業全体) 総便益 B=346.5億円 総費用 C=330.3億円 ※評価時点 H30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>(H30.2)」 国土交通省 道路局 都市局 ○渋滞損失時間の削減 41万人時間/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 ○歩行快適性の向上 ・踏切除却による歩行者・自転車利用者の移動円滑化と利便性の向上 ・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 ○緊急車両のアクセシビリティの向上 ・緊急車両の搬送時間短縮による救命救急活動の支援 ○防災性の向上 ・津波避難時の避難路形成 ○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4,609t/年 NOx排出削減量12.3t/年 SPM排出削減量0.8t/年	無し	継続	継続 見直し 中止
				-					特に無し	2040年度頃	

再評価個票（その1）

事業名		南海高野線連続立体交差事業	
事業箇所		堺市堺区遠里小野町～榎元町	
再評価理由		準備・計画段階で5年間を経過している事業	
事業が長期間要している理由		当該事業区間は、上町断層帯に縦断的に近接しており、事業計画にあたり、上町断層帯が構造物に与える影響を踏まえた鉄道構造形式の検討に期間を要したため。	
事業概要	目的	本事業は、南海電気鉄道南海高野線の大和川～大阪中央環状線付近約3kmにおいて鉄道を高架化することにより、10か所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。	
	内容	延長L=約3.0km、関連側道延長L=約2.3km 高架化される駅：浅香山駅、堺東駅 踏切除去数：10箇所	
	事業費	事業費 約565億円 (内訳) 測量設計費 約22億円 用地補償費 約48億円 工事費 約495億円	
	維持管理費	約3.3百万円 / 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	・都市計画道路 築港天美線 ・都市計画道路 三国ヶ丘線	
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 2009年度 事業認可予定 2012年度 完成予定年度 2022年度	事業着手年度 2009年度 事業認可予定 2021年度 完成予定年度 2040年度頃
	進捗状況 (平成 年度末)	—	断層を考慮した構造形式の検討 (2011年～2017年)
	途中段階の 整備効果 発現状況	なし	
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	<p>南海高野線は、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つなぐ道路と鉄道が交差する箇所には、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。また、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。</p>	
	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。 	
	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 ・駅前広場の再開発による駅周辺の活性化 ・災害時における避難経路確保等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）
		<p>○B/C=1.19（事業全体） 総便益 B=328.7億円 総費用 C=274.2億円</p> <p>※評価時点 H20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 ※利用 OD 表 平成 17 年度道路交通センサスペース平成 42 年将来 OD 表</p>	<p>○B/C=1.05（事業全体） 総便益 B=346.5億円 総費用 C=330.3億円</p> <p>※評価時点 H30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>（H30.2）」 国土交通省 道路局 都市局 ※利用 OD 表 平成 17 年度道路交通センサスペース平成 42 年将来 OD 表（H25 修正版）</p>
	その他の指標	<p>○渋滞損失時間の削減：41万人時間/年</p>	

再評価個票（その3）

<p>事業効果の 定性的評価</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○踏切渋滞の解消 <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 ○歩行快適性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・踏切除却による歩行者・自転車利用者の移動円滑化と利便性の向上 ・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 ○緊急車両のアクセシビリティの向上 <ul style="list-style-type: none"> ・緊急車両の搬送時間短縮による救命救急活動の支援 ○防災性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・津波避難時の避難路形成 ○高架下空間の活用 <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>	<ul style="list-style-type: none"> ○CO2 排出削減量：4,609t/年 NOx 排出削減量：12.3t/年 SPM 排出削減量：0.8t/年
<p>その他特記 すべき事項 (コスト削減 の取り組み)</p>	

堺市連続立体交差事業 再評価

南海高野線連続立体交差事業

堺市公共事業評価監視委員会

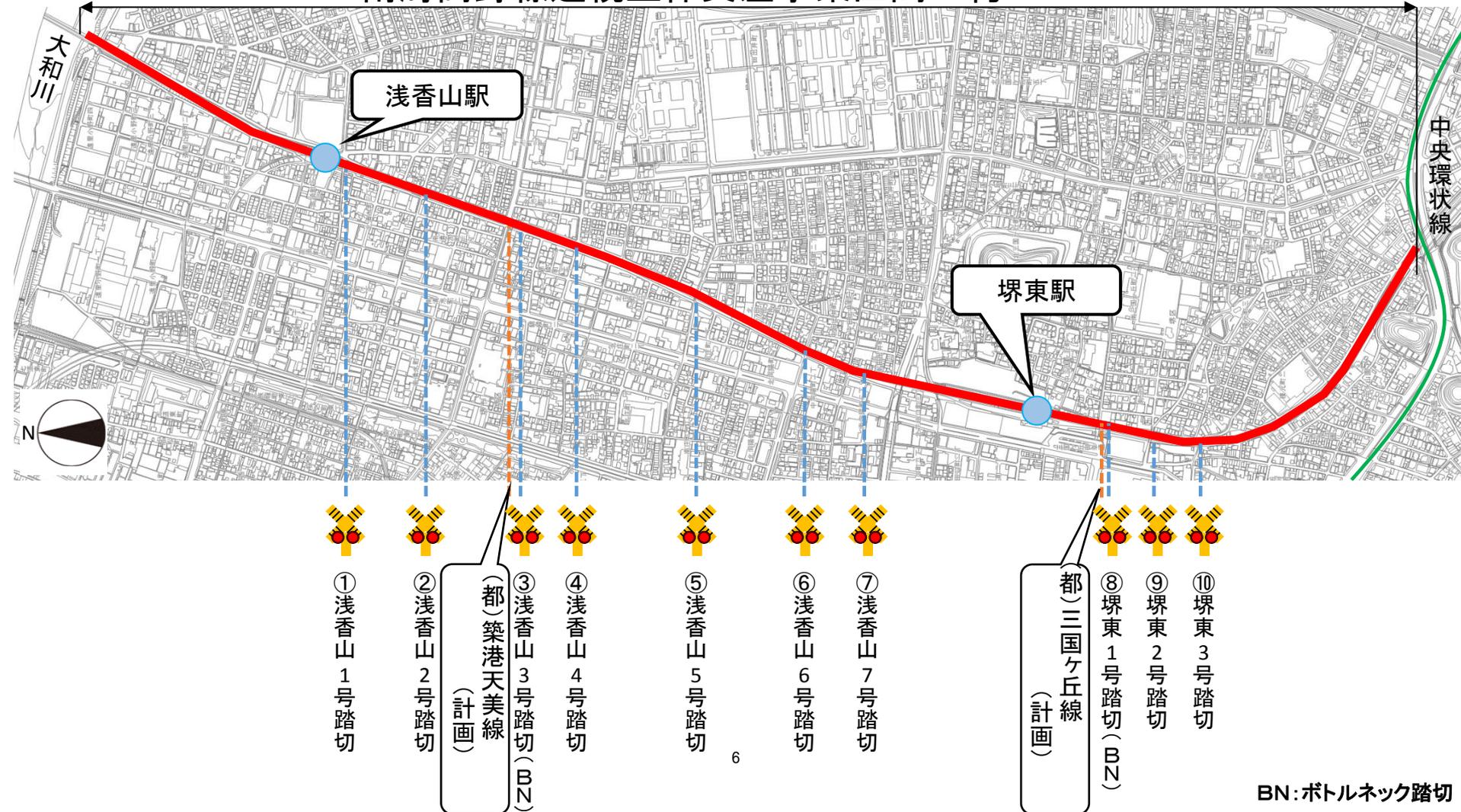
堺市 建設局 道路部

事業概要

目的

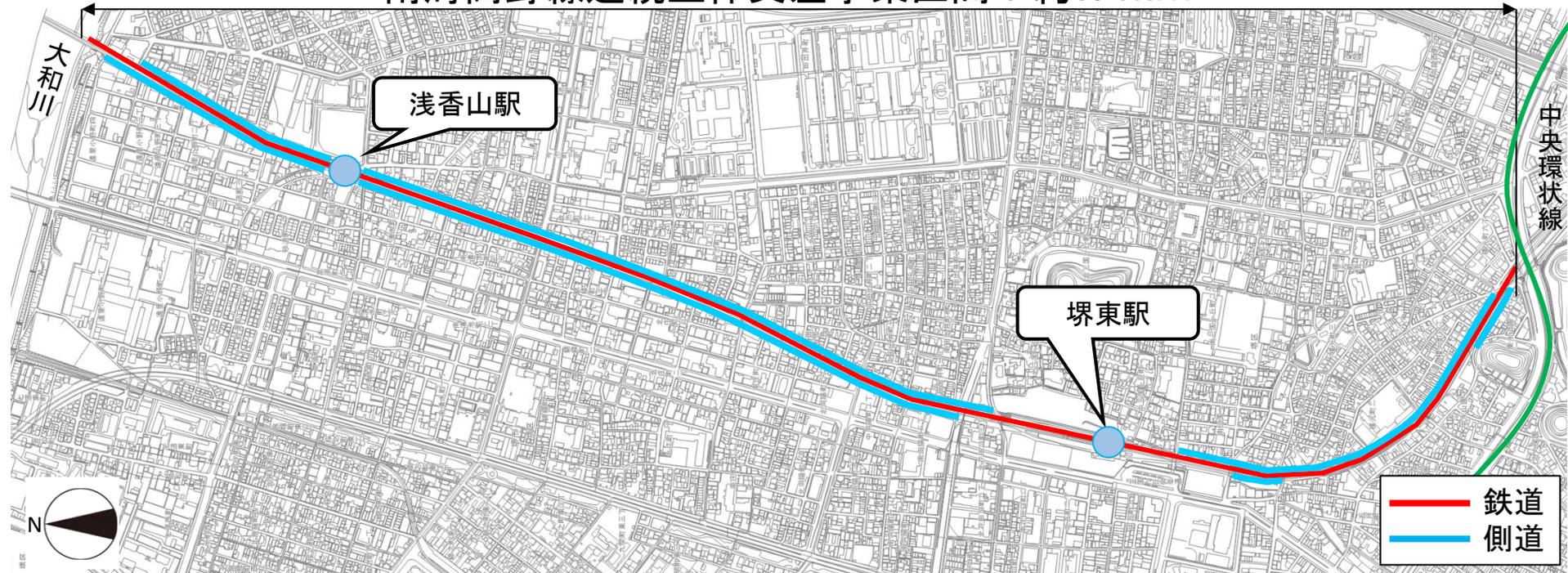
- ・鉄道の高架化により、10箇所の踏切を除却し、都市交通の円滑化を図る
- ・分断された市街地を一体化し、本市の玄関口としてふさわしいまちづくりを推進する。

南海高野線連続立体交差事業区間：約3.0km



事業のスケジュール・事業費

南海高野線連続立体交差事業区間：約3.0km



○事業のスケジュール

- ・都市計画決定：2020年度（予定）
- ・事業認可：2021年度（予定）
（当初事業認可予定：2012年度）
- ・完成予定：2040年度頃
（当初完成予定：2022年度末）

○事業費

全体事業費 約565億円

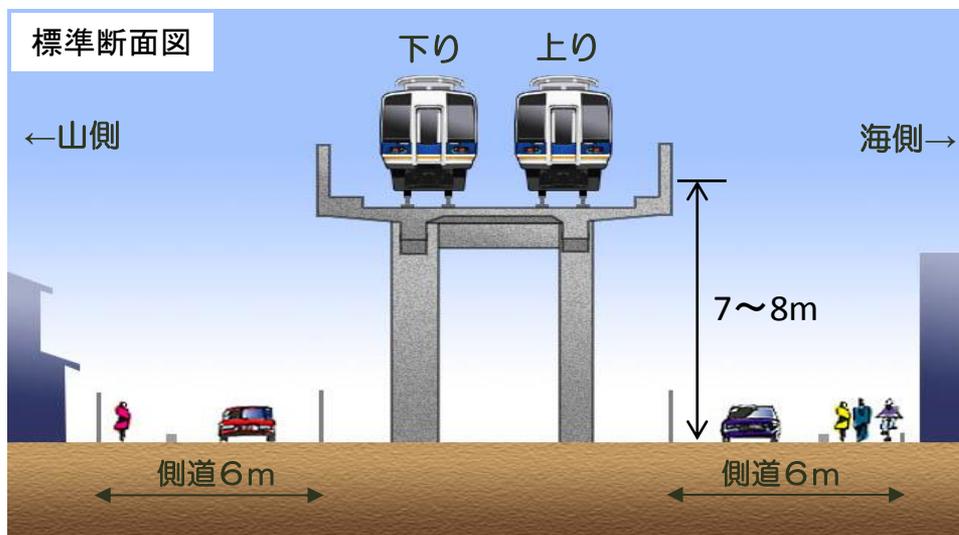
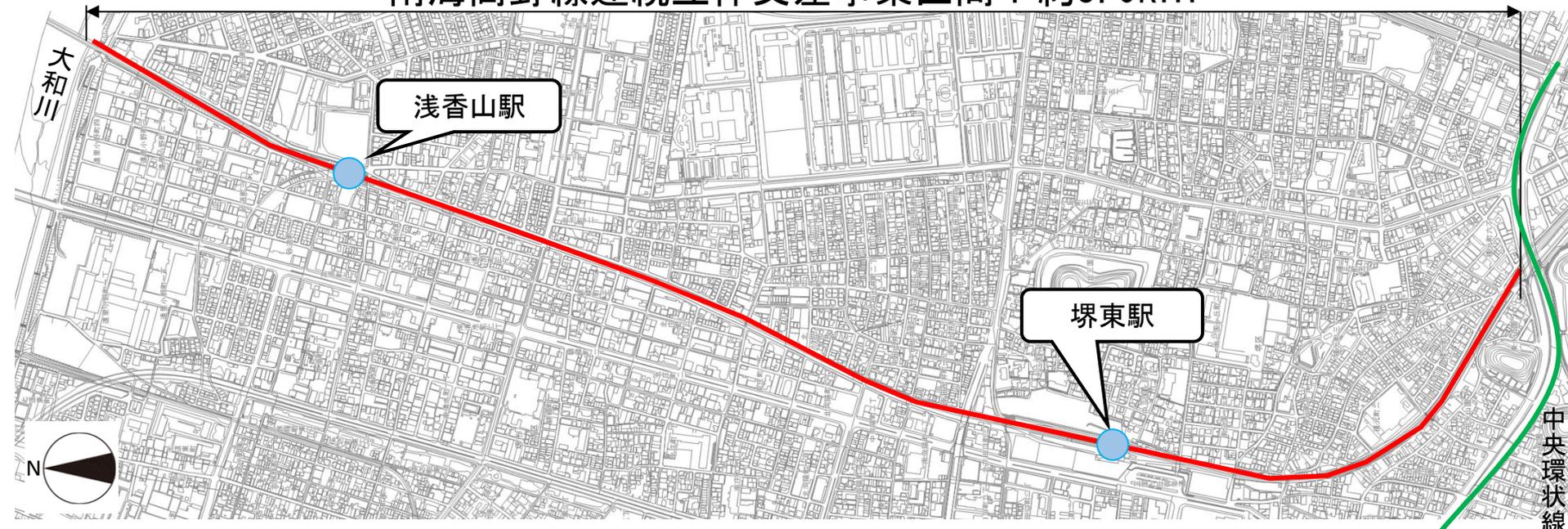
うち、測量設計費	約	22億円
用地費	約	48億円
工事費	約	495億円

現地状況



標準断面図・完成イメージ図

南海高野線連続立体交差事業区間：約3.0km



※南海本線連続立体交差事業の標準断面図



※南海本線連続立体交差事業のイメージ図

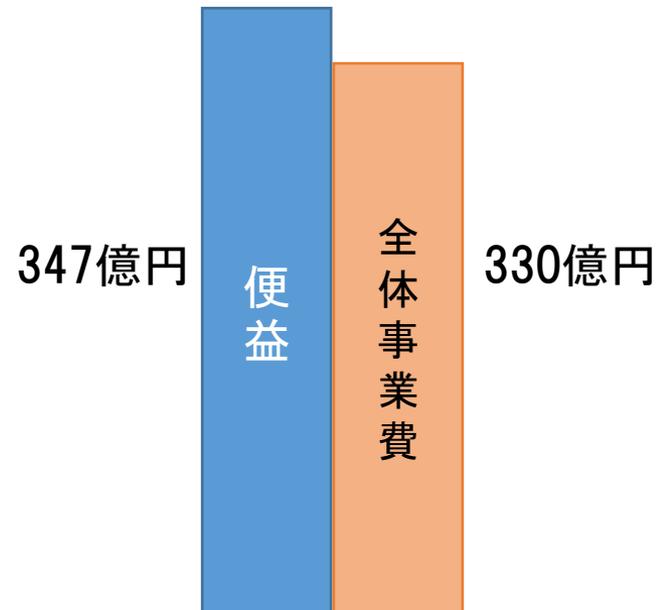
事業効果(費用便益比)

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(交通円滑化・踏切解消)
各効果を便益として金銭化

	全事業
総便益(H30現在価値)	347億円
総費用(H30現在価値)	330億円
費用便益比	1.05

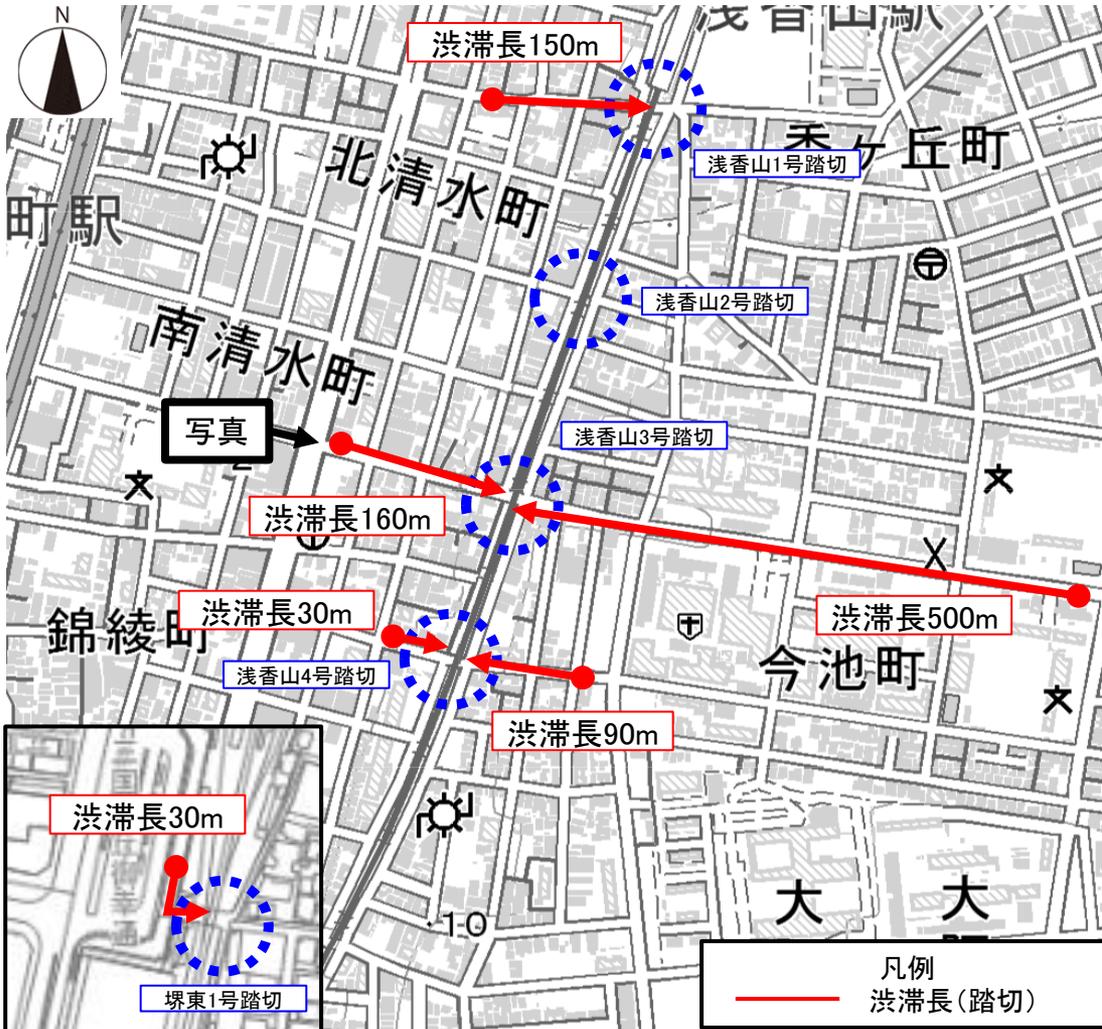
事業評価の結果



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(浅香山3号踏切)



平成30年6月5日(火)(7:00~10:00及び16:00~19:00)実施

踏切渋滞



踏切の除却による渋滞の解消

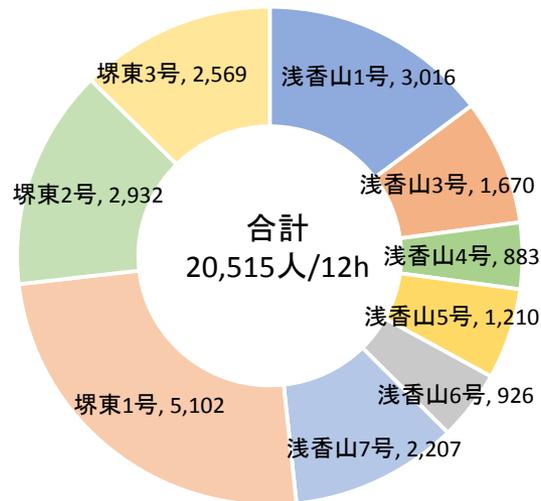


※南海本線連続立体交差事業のイメージ図

事業効果(安全で快適な歩行環境の確保)

踏切の除却により、歩行者の安全と快適な歩行環境を確保する

踏切利用者数(歩行者・自転車)

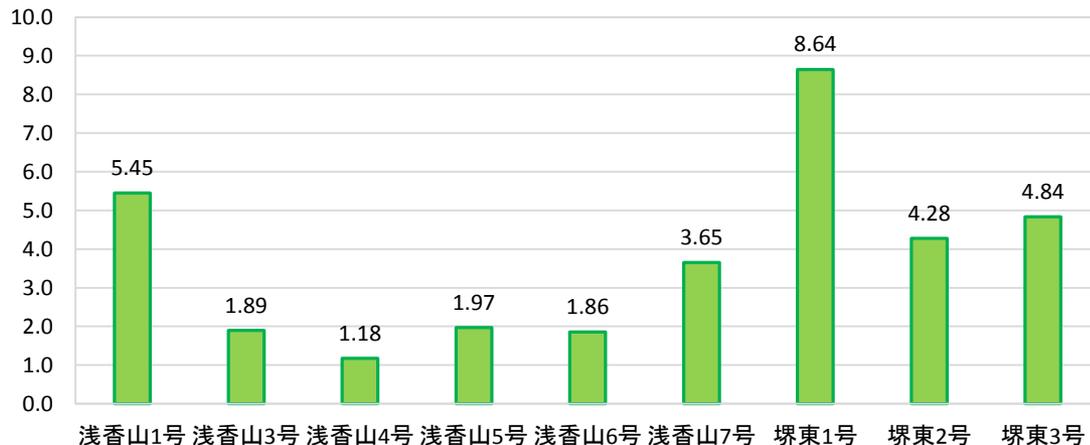


平成26年9月3日(水)実測値(7時~19時)
※浅香山2号踏切は調査無

踏切による歩行者・自転車利用者の損失時間

- 年間3.4万人・時間の損失が踏切除却によって解消
- 年間延べ180万人が踏切による時間損失を受ける

(千人・時間/年)



歩行者・自転車踏切通過状況



踏切除却により、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(緊急車両のアクセシビリティの向上)

踏切解消により緊急車両の搬送時間が短縮し、救命救急活動を支援する

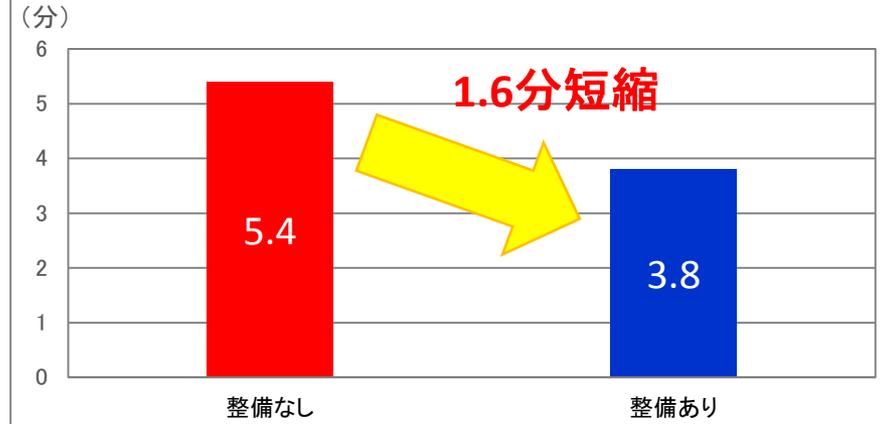
2次救急医療移設及び消防署位置図



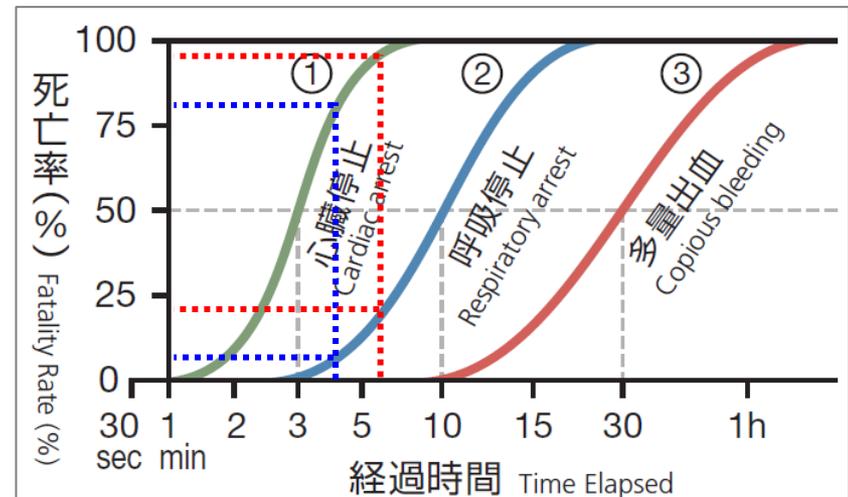
救急車の踏切遮断状況



救急搬送時間の短縮(堺消防署三宝出張所～浅香山病院)



生存率の向上



事業効果(高架下空間の活用)

事例紹介: 南海本線堺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



高架下駐輪場の利用状況



高架下駐車場利用状況

■事業効果

①費用便益分析

- ・全体事業における費用便益比 1.05

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緊急車両のアクセシビリティの向上

⑤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

早期に事業着手し、2040年度頃の事業完了を目指す