

※堺市公共事業評価監視委員会の意見具申を受けて追加した箇所は赤字とした。

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	○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（関連事業を含む）】 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 ※H42将来ネットワークから自動車を対象に算出	○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
		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 関連事業費 約 40億円 (都市計画道路2路線)		-					特に無し	2040年度頃	

※堺市公共事業評価監視委員会の意見具申を受けて追加した箇所は赤字とした。

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 関連事業費 約40億円																
	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	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">計画時の想定</th> <th colspan="2">現時点での状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業着手年度</td> <td>2009年度</td> <td>事業着手年度</td> <td>2009年度</td> </tr> <tr> <td>事業認可予定</td> <td>2012年度</td> <td>事業認可予定</td> <td>2021年度</td> </tr> <tr> <td>完成予定年度</td> <td>2022年度</td> <td>完成予定年度</td> <td>2040年度頃</td> </tr> </tbody> </table>	計画時の想定		現時点での状況		事業着手年度	2009年度	事業着手年度	2009年度	事業認可予定	2012年度	事業認可予定	2021年度	完成予定年度	2022年度	完成予定年度
計画時の想定		現時点での状況																
事業着手年度		2009年度	事業着手年度	2009年度														
事業認可予定		2012年度	事業認可予定	2021年度														
完成予定年度	2022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																		

※堺市公共事業評価監視委員会の意見具申を受けて追加した箇所は赤字とした。

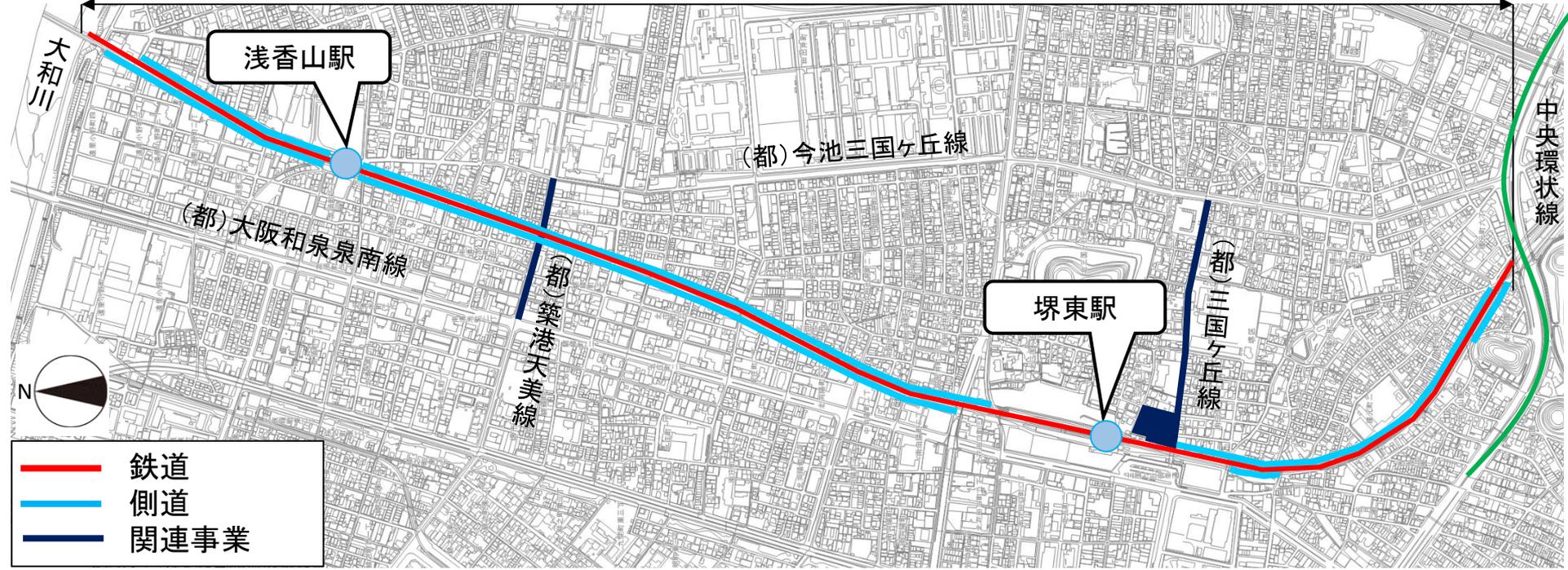
再評価個票（その2）

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。	
	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（関連事業を含む）】</p> <p>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（関連事業を含む）】</p> <p>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>
	その他指標	<p>○渋滞損失時間の削減：41万人時間/年 ※H42 将来ネットワークから自動車を対象に算出</p>	

※関連事業区間及び関連事業費を追記した。

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

事業費	約 5 6 5 億円
うち、測量設計費	約 2 2 億円
用地費	約 4 8 億円
工事費	約 4 9 5 億円
関連事業費	約 4 0 億円

■事業効果

①費用便益分析

・全体事業(関連事業を含む)における費用便益比 1.05

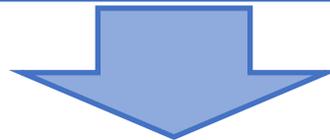
②踏切渋滞の解消

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