

※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）

( / )

事業種別	事業名	事業内容及び事業コスト	市民のニーズ	事業効果の発現状況		自然環境等への影響と対策	市の評価	評価
				定量的評価	定性的評価			
街路事業	南海本線（堺市）連続立体交差事業	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 全体事業費 約441億円 （内訳）用地補償費 約127億円 工事費 約314億円 上記のうち関連事業費 約51億円 （都市計画道路2路線） <b>※事業費は単純合計</b>	・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	○費用便益比 B/C=1.2（事業全体） （関連事業費、維持管理費を含む） 総便益 B=552億円 総費用 C=444億円 B/C=2.6（残事業） （関連事業費、維持管理費を含む） 総便益 B=552億円 総費用 C=212億円 ※評価時点 R3年度（現在価値） ※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・地域整備局 ○渋滞損失時間の削減：123.52万人時間/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 ○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（評価対象外の事業効果） ・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（評価対象外の事業効果） ・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：3,960t/年 NOx排出削減量：6.9t/年 SPM排出削減量：0.45t/年	[評価] 継続 [完成目標年度] 令和9年度	継続 見直し 中止

※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却することで、安全で円滑な都市交通の確保、及び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 除却踏切数：7箇所	
	事業費	全体事業費 約 441 億円 (内訳) 用地補償費 約 127 億円 工事費 約 314 億円 上記のうち関連事業費 約 51 億円 (都市計画道路 2 路線)	執行事業費 約 192 億円 用地補償費 約 94 億円 工事費 約 98 億円
	維持管理費	約 8.8 百万円 / 年	
	上位計画	堺市基本計画 2025（令和 3 年 3 月） 堺市都市計画マスタープラン（令和 3 年 7 月）	
	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	
	経過	計画時の想定 事業着手年度 平成 18 年度 完成予定年度 平成 29 年度	現時点での状況 事業着手年度 平成 18 年度 完成予定年度 令和 9 年度
事業の進捗状況	進捗状況 (令和4年3月末) ※ 予定	—	用地 99% (面積ベース) 全体事業費 47% (執行額ベース)
	途中段階の整備効果発現状況		
	課題		

※事業費は単純合計（令和4年3月末時点）予定

※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、地域の一体的な発展を妨げている。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、円滑な都市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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	
	市民の ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・災害時における避難経路確保等による防災性の向上</li> <li>・諏訪ノ森駅及び浜寺公園駅のバリアフリー化</li> <li>・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</li> </ul>	
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=2.3 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=1.2（事業全体） （関連事業費、維持管理費を含む） 総便益 B=552億円 総費用 C=444億円</p> <p>○B/C=2.6（残事業） （関連事業費、維持管理費を含む） 総便益 B=552億円 総費用 C=212億円</p> <p>※評価時点 R3年度（現在価値） ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル&lt;連続立体交差事業編&gt;（H30.2）」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局</p>
	の そ 指 の 他		<p>○渋滞損失時間の削減:123.52万人時間/年 ※H42 将来ネットワークから自動車を対象に算出</p>
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"> <li>・踏切渋滞の解消による周辺道路の交通の円滑化</li> </ul> <p>○安全で快適な歩行環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・新駅のバリアフリー化による移動快適性の向上</li> </ul> <p>○防災性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>○景観に配慮した空間形成（評価対象外の事業効果）</p>		

※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。

	<ul style="list-style-type: none"><li>・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、駅を中心とした地域の活性化に寄与</li></ul> <p>○高架下空間の活用（評価対象外の事業効果）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・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</li><li>・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</li></ul>
自然環境等への影響と対策	<p>○CO2 排出削減量：3,960t/年</p> <p>NOx 排出削減量：6.9t/年</p> <p>SPM 排出削減量：0.45t/年</p>
その他特記すべき事項	<p>現在仮線工事及び高架工事を施行中であるが、片側高架切替後には、一定踏切遮断時間を減少でき、事業途中段階の整備効果が一部発現する見込みである。</p>

※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。

# 事業概要・進捗状況

南海本線（堺市）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
- ・事業認可取得：平成18年11月
- ・高架切替予定：令和 7年度末
- ・完成予定：令和 9年度末  
(当初完成予定：平成29年度末)

## ○事業の進捗状況（令和4年3月時点）※見込

- ・用地買収率 約99%（面積ベース）
- ・事業費進捗率 約47%

	全体 事業費	投資 事業費
総額	約441億円	約192億円

※単純合計

※総額には、関連する都市計画道路（2路線）の整備にかかる事業費を含む

※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。

# 事業効果（費用便益比）



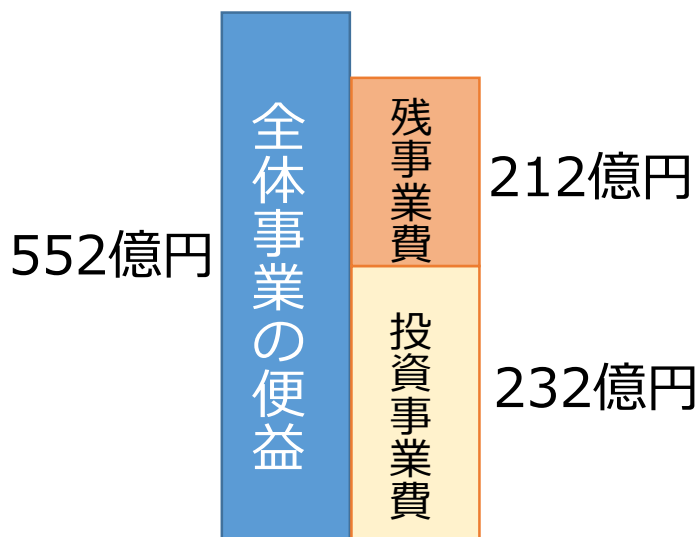
## 踏切除却と都市計画道路整備による

- 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（交通事故、踏切事故）

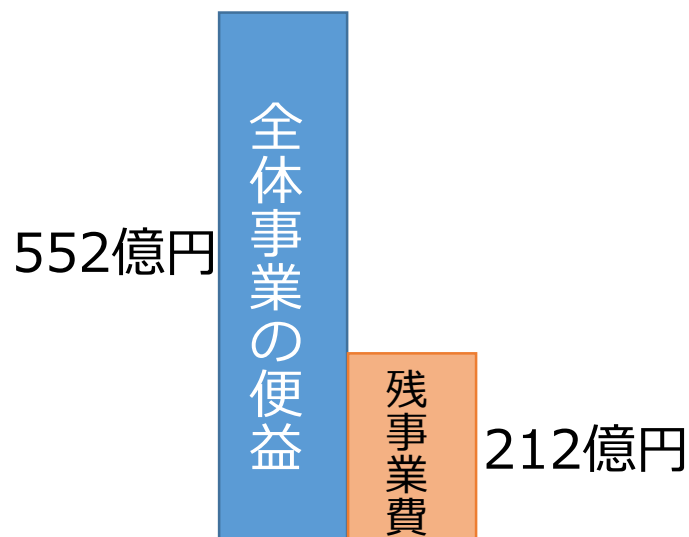
各効果を便益として金銭化

	全事業	残事業
総便益【R3現在価値】	552億円	552億円
総費用【R3現在価値】 ( ) 内は単純合計	444億円 (441億円)	212億円 (249億円)
費用便益比	1.2	2.6

### 全事業評価の結果



### 残事業評価の結果



※全体事業の便益（総便益）、残事業費（残事業の総費用）、投資事業費（全事業と残事業の総費用の差額）は「費用便益分析マニュアル<連立立体交差編>」（平成30年2月国土交通省 道路局都市局）に基づき算出した値

※総費用には、関連する都市計画道路（2路線）の整備にかかる事業費と供用後50年間の道路の維持管理費を含む

※当該路線は部分供用区間がないため、全事業と残事業の総便益は同じ

## ■ 事業効果

### ① 費用便益分析

- ・全体事業における費用便益比 1.2

### 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 ※評価対象外の事業効果（関連事業と連携して効果発揮）

### ⑥ 高架下空間の活用 ※評価対象外の事業効果（関連事業と連携して効果発揮）



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、R9年度の事業完了を目指す