

令和4年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

| | |
|------------------------------|--|
| 事業名 | 南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業 |
| 担当部署 | 都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課 連立・鉄軌道グループ（連絡先 06-6944-9282） |
| 事業箇所 | 高石市東羽衣1丁目～綾園7丁目 |
| 再々評価理由 | 国の再評価実施要領に定めがあるため |
| 事業目的 | <p>本路線は、大阪市と和歌山市・関西国際空港を結ぶ幹線鉄道であり、本事業区間のラッシュ時における踏切遮断は長時間にわたり、踏切部で発生する交通渋滞や踏切事故が問題となっていた。</p> <p>そこで、鉄道を高架化し踏切を撤去することで、沿線の交通渋滞の緩和と踏切事故を解消するとともに、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図り、地域の発展に大きく寄与することを目的とする。</p> |
| 事業内容 | <p>鉄道の高架化及び側道の整備</p> <p>事業区間：4.1km 南海本線3.1km、高師浜線1.0km</p> <p>高架化される駅：羽衣駅、高石駅</p> <p>踏切除却数：13箇所（令和3年度除却済）</p> |
| 事業費 （ ）内の数値は 前回評価時点のもの | <p>全体事業費：約764.4億円（約716.9億円）（国：379.6億円、府：207.1億円、市：103.5億円、鉄道事業者：74.2億円）</p> <p>（内訳）調査費等約47.0億円（約47.0億円） 【工事費の内訳】</p> <p>用地費 約103.0億円（約103.0億円） 高架工 約435.4億円（約393.2億円）</p> <p>工事費 約614.4億円（約566.9億円） 電気・軌道工 約163.3億円（約158.0億円）</p> <p>側道工 約15.7億円（約15.7億円）</p> |
| 事業費の変更理由 | <p>【事業費変動要因の状況】</p> <p>○高師浜線高架工事における施工計画の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基礎杭長について、追加ボーリング調査の結果、支持層の深さが当初より深い位置となることが判明したため杭長の変更による増額 ・既設構造物の撤去工について、沿線住民への騒音・振動の影響を踏まえ、静的破碎工法に変更したことによる増額 ・安全費について、事業区間において、関係者間の協議によりさらなる安全対策が必要となったため、踏切部の交通誘導員増員による増額 <p>○当初設計から労務単価の上昇や物価高騰による増額 等</p> |
| 維持管理費 | 道路部：約32万円/千㎡・年（過去5年府内実績より算出） |

2 事業の必要性等に関する視点

| | 事前評価時点 H8 | 前回評価時点 R2 | 再々評価時点 R4 | 変動要因の分析 |
|--------------------------------------|--|---|---|--|
| 事業を巡る社会 経済情勢等の変化 | <p>【開かずの踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜寺公園4号、羽衣1号、羽衣3号 <p>【自動車ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・羽衣10号 <p>【歩行者ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高石1号 <p>【踏切遮断時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総平均：7.1時間/日 <p>【踏切交通量の状況】（自動車）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合計：24,995台/日 <p>『H2～3 大阪府調査データ』より</p> | <p>【開かずの踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無し <p>【自動車ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無し <p>【歩行者ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜寺公園4号、羽衣10号、高石1号 <p>【踏切遮断時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総平均：6.3時間/日 <p>【踏切交通量の状況】（自動車）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合計：22,005台/日 <p>【踏切交通遮断量】（自動車）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総平均：22,998台時/日 <p>『踏切安全通行カルテ』平成28年6月17日より</p> | <p>【開かずの踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無し <p>【自動車ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無し <p>【歩行者ボトルネック踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無し <p>【踏切交通の状況】</p> <p>全ての踏切が撤去されたため、踏切による交通遮断は解消された。</p> | <p>・H28年5月に本線下り線、R3年5月に本線上り線の高架切替が完了したことに加え、高師浜線の施工方法を仮線工法から利用者を代行バスで輸送する仮輸送工法に変更したことにより、踏切が撤去されたため、踏切による交通渋滞や踏切事故が解消されている。</p> |
| 地元の協力体制等 | 地元市である高石市に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託。 | | | — |
| | 事前評価時点 H8 | 前回評価時点 R2 | 再々評価時点 R4 | 変動要因の分析 |
| 事業の投資効果 <費用便益分析> または <代替指標> | <p>費用便益の測定手法が確立されていないため、算出していない。</p> | <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=0.96（3便益） <p>B（便益）=832.1億円 移動時間短縮便益：825.2億円 走行経費減少便益：-7.5億円 交通事故減少便益：14.4億円</p> <p>C（費用）=868.1億円 ・建設費：867.7億円 ・維持管理費：0.4億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>国土交通省「連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル（案）」（平成30年2月）により算出</p> <p>・B/C=8.93（残事業） B（便益）=832.1億円 C（費用）=93.2億円</p> <p>※参考</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.15（3便益以外の便益を加算） <p>B（便益）=994.3億円 C（費用）=868.1億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>【国土交通省と自治体による勉強会で検討した新手法による試算結果】</p> <p>「平成25年度連続立体交差事業に関する勉強会」にて、従来の手法で用いる3便益以外の整備効果（暫定整備効果や高架下利用に関する効果等）を新便益として追加して試算</p> <p>【受益者】 地域住民、道路・鉄道利用者、地域経済、地域社会</p> | <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=0.99（3便益） <p>B（便益）=1016.2億円 移動時間短縮便益：989.6億円 走行経費減少便益：-8.5億円 交通事故減少便益：35.1億円</p> <p>C（費用）=1024.8億円 ・建設費：1023.1億円 ・維持管理費：1.7億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>国土交通省「連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル（案）」（令和4年2月）により算出</p> <p>・B/C=19.98（残事業） B（便益）=1016.2億円 C（費用）=50.9億円</p> <p>※参考</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.18（3便益以外の便益を加算） <p>B（便益）=1212.1億円 C（費用）=1024.8億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>【国土交通省と自治体による勉強会で検討した新手法による試算結果】</p> <p>「平成25年度連続立体交差事業に関する勉強会」にて、従来の手法で用いる3便益以外の整備効果（暫定整備効果や高架下利用に関する効果等）を新便益として追加して試算</p> <p>【受益者】 地域住民、道路・鉄道利用者、地域経済、地域社会</p> | <p>B(3便益)については、前回評価時と比較し、費用便益分析マニュアルの更新により便益が増加した。</p> <p>C(費用)については、事業費が増額したことにより増加した。</p> <p>以上の要因より算定した結果、費用便益費は微増となった。</p> <p>※参考</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3便益以外の便益については、暫定供用の項目において、費用便益分析マニュアルの更新により便益が増加した。 以上の要因より算定した結果、3便益以外の便益を含む費用便益費は微増となった。 <p>3便益以外の便益とは</p> <ul style="list-style-type: none"> ・暫定供用 ・歩行者の安心感向上 ・高架下空間の利用 ・大気環境改善 ・踏切部でのアイドリング解消 ・緊急避難時の迂回解消 ・踏切支障による列車遅延解消 ・踏切維持費の解消 |

| | | |
|-----------------------------------|---|---|
| 事業効果の定性的分析 (安全・安心、活力、快適性等の有効性) | <p>【安全・安心】</p> <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。 <p>【活力】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道の高架化により市街地の分断が解消され、高架下に公共施設や商業施設が整備され、利便性が向上し、地域コミュニティの活性化が図られる。 駅の高架化にあわせて、駅前周辺の街づくりを一体的に進めることにより駅前広場や駅周辺の道路整備が促進され、交通結節機能が向上し、地域の活性化が図られる。(羽衣駅及び高石駅において駅周辺の再開発等を実施) <p>【快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図れる。 鉄道高架化に伴う環境帯(側道)の設置より騒音、振動の改善が図れる。 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。 踏切の除却により、踏切事故が解消され、鉄道の定時性が確保される。 | — |
| | | |

| | 事前評価時点 H8 | 前回評価時点 R2 | 再々評価時点 R4 | 変動要因の分析 |
|---|---|---|---|---------|
| 事業の進捗状況 <経過> ① 事業採択年度 ② 事業着工年度 ③ 完成予定年度 | ① 平成8年度 ② 平成9年度 ③ 平成21年度 | ① 平成8年度 ② 平成9年度 ③ 令和7年度 | ④ 平成8年度 ⑤ 平成9年度 ⑥ 令和7年度 | — |
| <進捗状況> | — | <ul style="list-style-type: none"> 全体 83% (594.3 億円/716.9 億円) 用地 100% (103 億円/103 億円) 工事 80% (455.5 億円/566.9 億円) | <ul style="list-style-type: none"> 全体 86% (654.0 億円/764.4 億円) 用地 100% (103 億円/103 億円) 工事 83% (512.9 億円/614.4 億円) | — |
| 事業の必要性等に関する視点 | <ul style="list-style-type: none"> 本事業区間における13箇所の踏切は、令和3年5月に本線の高架切替の完了と、高師浜線の施工方法を仮線工法から利用者を代行バスで輸送する仮輸送工法へ変更したことにより全て除却されたため、踏切部で発生していた著しい交通渋滞や踏切事故を解消することが出来ている。また、側道整備については、地域の生活環境及び利便性の向上を図ることを目的とする事業の必要性に変化はない。 | | | |

3 事業の進捗の見込みの視点

| | |
|--------------|--|
| 事業の進捗の見込みの視点 | <ul style="list-style-type: none"> 工事進捗は83%となっており、平成28年5月に南海本線下り線、令和3年5月に南海本線上り線を高架化し、高師浜線の施工方法を仮線工法から利用者を代行バスで輸送する仮輸送工法へ変更したことにより踏切の除却が完了した。今後、令和6年度に高師浜線の高架化が完了し、その後、環境側道の整備を行い、令和7年度末には事業が完了する予定である。 |
|--------------|--|

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

| | |
|---------------------|--|
| コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 | <ul style="list-style-type: none"> 平成28年5月に南海本線下り線、令和3年5月に南海本線上り線の高架切替を行っていることから、代替案立案の余地はない。 残工事において、設計の見直しや再生材を活用するなどコスト縮減を図る。 |
|---------------------|--|

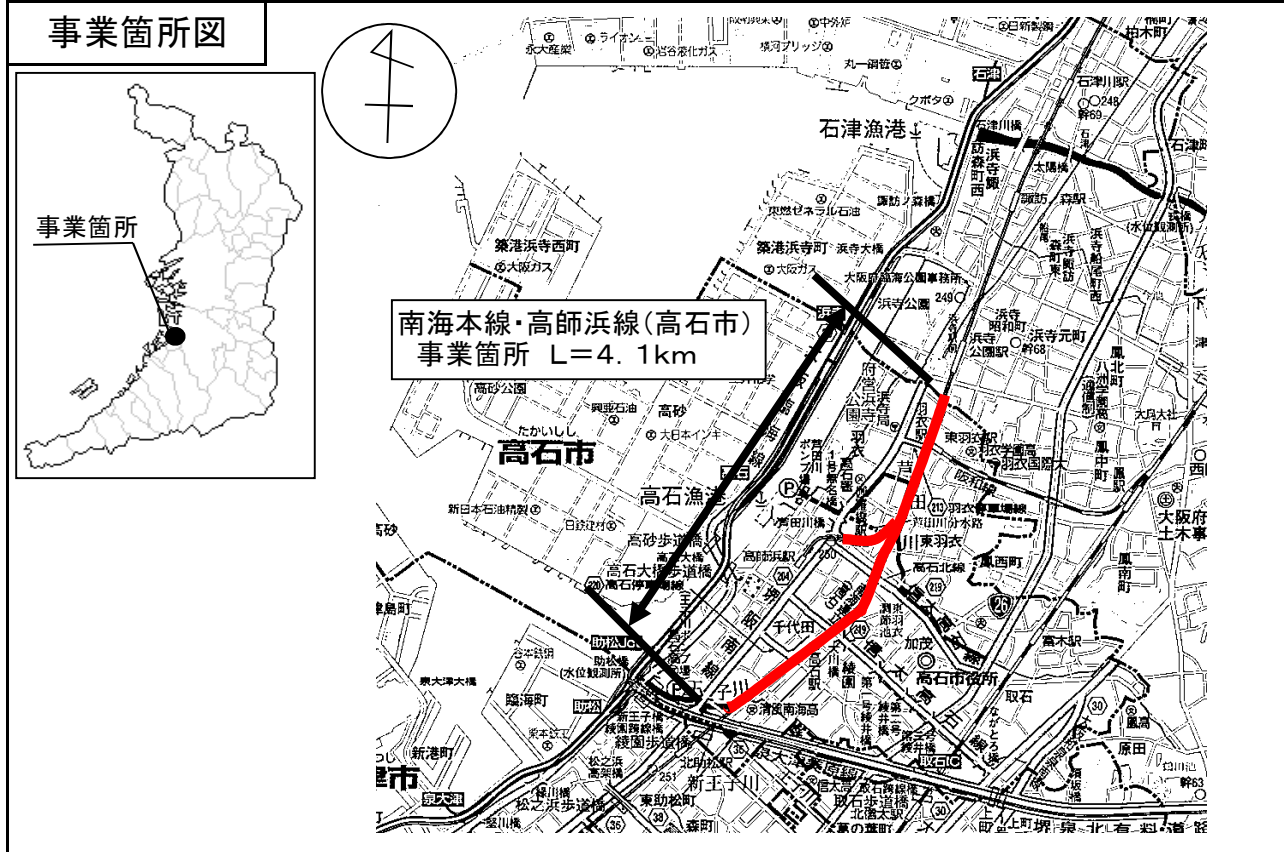
5 特記事項

| | |
|-----------------------|---|
| 自然環境等への影響とその対策 | <ul style="list-style-type: none"> 列車の走行に伴う騒音・振動を低減させるため、ラダー枕木の設置、ロングレールの採用、細粒バラスト使用等、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全対策に配慮している。 既成市街地における既存の鉄道の立体交差事業であり、新たに自然環境に与える影響はほとんどない。 渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与。 |
| 前回評価時の意見具申(付帯意見)と府の対応 | — |
| 上位計画等 | ・「大阪府都市整備中期計画(案)」 令和3年1月改訂 |
| その他特記事項 | — |

6 評価結果

| | |
|------|---|
| 評価結果 | <p>○事業継続</p> <p><判断の理由></p> <ul style="list-style-type: none"> 用地取得率は100%、工事進捗率は約83% 令和3年5月の南海本線高架切替と高師浜線の施工方法を仮線工法から利用者を代行バスで輸送する仮輸送工法へ変更したことにより踏切が除却され、交通渋滞や踏切事故が解消済み。 主な残事業は、高師浜線高架工事と側道整備である。地域の生活環境の向上及び高架化に合わせた周辺のまちづくりの効果を発揮させるには高師浜線高架と側道の整備が欠かせないものとなっている。 <p>以上の理由により、事業を継続する。</p> |
|------|---|

令和4年度 再々評価 (南海本線・高師浜線(高石市)連続立体交差事業)



現況写真



平面図



断面図

