

令和7年度 再評価点検表（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							
再評価理由	事業計画の変更により評価の必要が生じたため							
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除却することで、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 : 4.1 km 南海本線 3.1 km、高師浜線 1.0 km</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 事前評価時点のもの	<p>全体事業費：約 767.5 億円（約 764.4 億円）（国：381.3 億円、府：208.0 億円、 市：104.0 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）</p> <p>用地費 約 103.0 億円（約 103.0 億円）</p> <p>工事費 約 617.5 億円（約 614.4 億円）</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <table> <tr> <td>高架工</td> <td>約 435.4 億円（約 435.4 億円）</td> </tr> <tr> <td>電気・軌道工</td> <td>約 163.3 億円（約 163.3 億円）</td> </tr> <tr> <td>側道工</td> <td>約 18.8 億円（約 15.7 億円）</td> </tr> </table>	高架工	約 435.4 億円（約 435.4 億円）	電気・軌道工	約 163.3 億円（約 163.3 億円）	側道工	約 18.8 億円（約 15.7 億円）
高架工	約 435.4 億円（約 435.4 億円）							
電気・軌道工	約 163.3 億円（約 163.3 億円）							
側道工	約 18.8 億円（約 15.7 億円）							
事業費の変更理由	<p>【事業費変動要因の状況】</p> <p>○労務単価の上昇や物価高騰による増額</p>							
維持管理費	道路部：約 33 万円／千m ² ・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 R4	再々評価時点 R7	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】 ・浜寺公園 4 号、羽衣 1 号、 羽衣 3 号</p> <p>【自動車ボトルネック踏切】 ・羽衣 10 号</p> <p>【歩行者ボトルネック踏切】 ・高石 1 号</p> <p>【踏切遮断時間】 ・総平均 : 7.1 時間/日</p> <p>【踏切交通量の状況】 (自動車) ・総合計: 24,995 台/日</p> <p>『H2~3 大阪府調査データ』</p>	<p>【開かずの踏切】 ・無し</p> <p>【自動車ボトルネック踏切】 ・無し</p> <p>【歩行者ボトルネック踏切】 ・無し</p> <p>【踏切交通の状況】 全ての踏切が除却されたため、踏切による交通遮断は解消された。</p>	<p>【開かずの踏切】 ・無し</p> <p>【自動車ボトルネック踏切】 ・無し</p> <p>【歩行者ボトルネック踏切】 ・無し</p> <p>【踏切交通の状況】 全ての踏切が除却されたため、踏切による交通遮断は解消された。</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（高師浜線はバス 代行輸送により高架化を 進め R6 年 4 月に運行再開） が完了したことにより、全 ての踏切が除却され、踏切 による交通渋滞や踏切事 故が解消されている。
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】 ・$B/C=0.99$ (3 便益) B (便益) = 1016.2 億円 移動時間短縮: 989.6 億円 走行経費減少: -8.5 億円 交通事故減少: 35.1 億円 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】 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」 (令和 4 年 2 月)により算出 ・$B/C=19.98$ (残事業) B (便益) = 1016.2 億円 C (費用) = 50.9 億円</p> <p>※参考 ・$B/C=1.18$ (3 便益以外の便益を加算) B (便益) = 1212.1 億円 C (費用) = 1024.8 億円</p> <p>【算出方法】 国土交通省と自治体による 勉強会で検討した新手法に による試算結果 「平成 25 年度連続立体交差 事業に関する勉強会」に て検討された、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）をその他便益と 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】 ・$B/C=1.02$ (3 便益) B (便益) = 1245.5 億円 移動時間短縮: 1199.4 億円 走行経費減少: 4.5 億円 交通事故減少: 41.6 億円 C (費用) = 1220.0 億円 建設費: 1218.2 億円 維持管理費: 1.8 億円</p> <p>【算出方法】 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」 (令和 7 年 8 月)により算出 ・$B/C=1.18$ (残事業) B (便益) = 27.3 億円 C (費用) = 23.1 億円</p> <p>※参考 ・$B/C=1.79$ (社会的割引率 : 2%) B (便益) = 1652.1 億円 C (費用) = 921.9 億円 ・残事業 $B/C=1.64$</p> <p>・$B/C=2.46$ (社会的割引率 : 1%) B (便益) = 1965.8 億円 C (費用) = 800.0 億円 ・残事業 $B/C=1.97$</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(便益)については、前回 評価時と比較し、連側立 体交差事業の費用便益分 析マニュアルの改訂により、原 単位が更新されたこと や、鉄道高架の効果発現 年次の変更 (R8→R7) し たことなどにより、便益 が増加した。</p> <p>C(費用)については、前回 (R4) からの物価高騰や 基準年次の変更 (R4→R7) により増加した。</p> <p>以上の要因より算定した 結果、費用便益比は微増し た。</p> <p>※参考 ・令和 5 年 12 月の連側立 体交差事業の費用便益 分析マニュアル改訂におい て、「最新の社会経済情 勢等を踏まえ、比較のた めに参考とすべき値を 設定してもよい。その値 は 1 % 及び 2 % を標準 とする」と示されたこと から、社会的割引率が 1 % と 2 % の費用便益 比を参考として記載</p>	

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）の設置により騒音、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。 	一
-----------------------------------	---	---

	事前評価時点 H8	前回評価時点 R4	再々評価時点 R7	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	① 平成 8 年度 ② 平成 9 年度 ③ 令和 15 年度	隣接事業の事業期間延伸に伴い、環境側道の工事着手時期が後年となることから、環境側道の期間を延伸したため。
<進捗状況>	—	• 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)	• 全体 98% (749.9 億円/767.5 億円) • 用地 100% (103 億円/103 億円) • 工事 97% (599.9 億円/617.5 億円)	—
事業の必要性等に関する視点	• 本事業区間における 13箇所の踏切は、令和 3 年 5 月に本線の高架の完成と、高師浜線のバス代行輸送（令和 6 年 4 月に高師浜線の運行再開）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	• 工事進捗は 97%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の高架切替により踏切の除却が完了済み。令和 6 年 4 月に高師浜線の高架化が完了し、全ての鉄道高架が完成した。今後、環境側道の整備を行い、令和 15 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、令和6年4月に高師浜線の運行再開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、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97%令和3年5月の南海本線高架切替により踏切は除却され、踏切による交通渋滞や踏切事故が解消済み。令和6年4月の高師浜線運行再開により、鉄道高架が完了。主な残事業は側道整備である。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7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)

事業箇所図

事業箇所 L=4.1km

現況写真

写真① 高石駅

写真② 羽衣駅

写真③ 南海本線・高師浜線

写真④ 南海本線・高師浜線

平面図

南海本線・高師浜線 (高石市) 連続立体交差事業
事業延長 L=4.1km

南海本線 L=3.1km

高石駅

羽衣駅

高師浜駅

至 難波

至 高石

高石南海 東側1号線

高石南海 東側2号線

都)南海中央線

都)高石北線

都)高石東線

都)堺阪南線

高石南海 西側3号線

平成8年事業採択時 開かずの踏切

○ ボトルネック踏切

断面図

南海本線高架部標準断面図 高師浜線高架部標準断面図

6.0m 9.5m 6.0m

7.0m 東側側道 車道 歩道

現在下り本線

現在上り本線

切替前下り本線

切替前上り本線

西側側道 車道 歩道

車道 歩道 4.0m 2.0m

6.2m 6.0m

南側 北側

現在高師浜線

切替前高師浜

高石南海分岐1号線

自転車歩行者専用道路