

南海本線・高師浜線（高石市） 連続立体交差事業

建設事業評価委員会
平成17年11月11日

位置図



事業の目的と内容

第8回大阪府建設事業評価委員会
H17.11.11

資料 1

目的

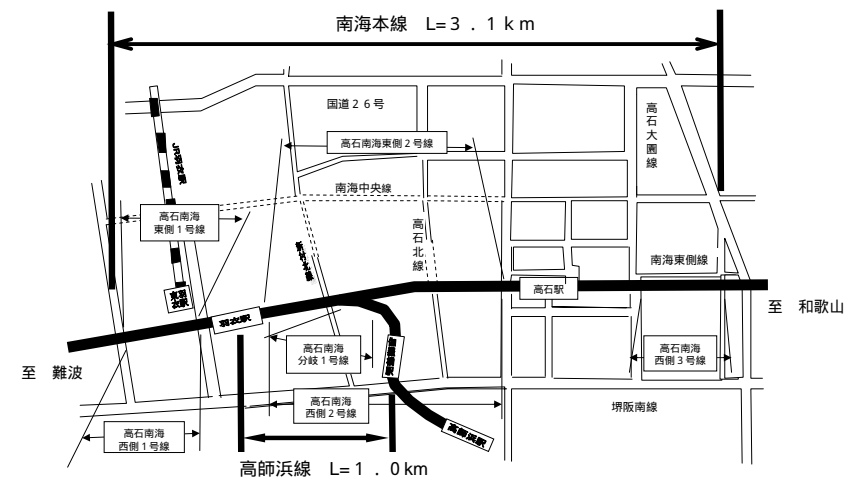
南海本線は大阪と和歌山を結ぶ鉄道であるが、市街地の分断や踏切部で発生する交通渋滞等により円滑な都市活動の支障となっている。

本事業は南海本線を高架化し、踏切を除去することにより交通渋滞の緩和、踏切事故の解消、市街地の一体化を図ることを目的とする。

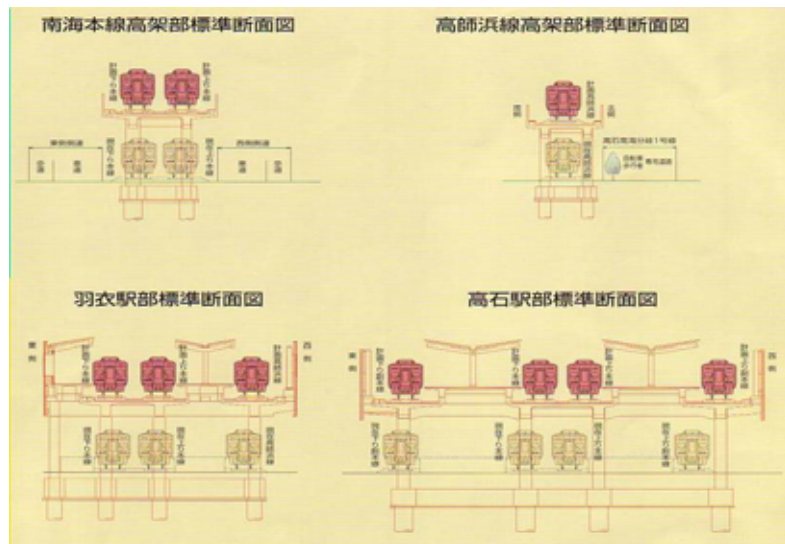
内容

- 事業延長：L = 4.1 km
(南海本線3.1 km、高師浜線1.0 km)
- 高架化される駅：羽衣駅、高石駅
- 踏切除却数：13箇所（うちボトルネック踏切10箇所）
- 全体事業費：約483億円
- 用地費：約99億円
- 工事費：約384億円

平面図



標準断面図



5

踏切による渋滞状況 1



(浜寺公園 4号踏切)

(羽衣 10号踏切)



踏切による渋滞状況 2

・踏切遮断時間の増加により交通渋滞が増加の傾向にある。



(羽衣 10号踏切)

(羽衣 10号踏切)

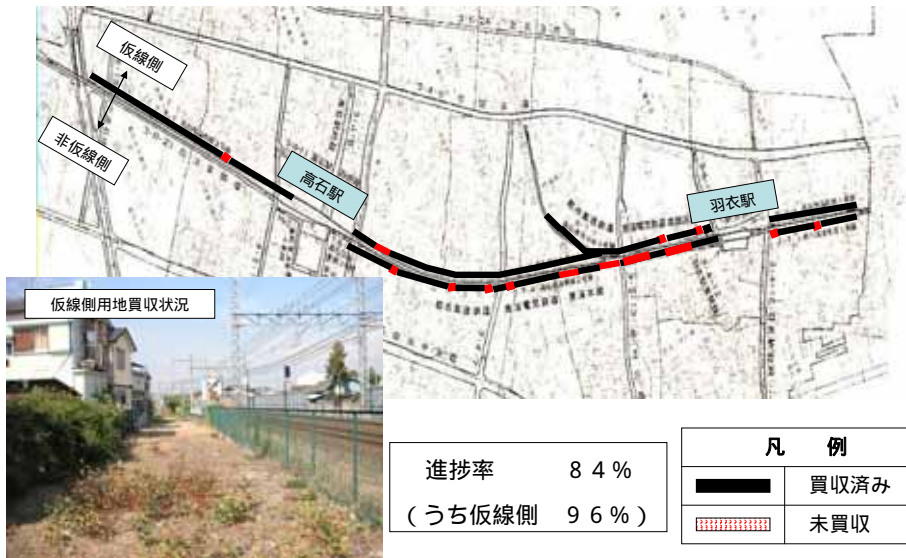


事業の進捗状況

(平成 16 年度末時点)

	全体事業費	投資済事業費	進捗率
全体	約 4 8 3 億円	約 1 3 5 億円	2 8 %
用地	約 9 9 億円	約 8 3 億円	8 4 %
工事	約 3 8 4 億円	約 5 2 億円	1 4 %

用地買収の進捗状況



事業効果の定量的分析 (費用便益分析)

(便益の内容)

- ・移動時間短縮便益、走行費用減少便益、交通事故減少便益 $B = 642.6$ 億円

(費用の内容)

- ・事業費 $C = 385.7$ 億円

算出根拠:費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>(国土交通省 平成16年4月)

費用便益比 $B / C = 1.67$

10

再評価時における事業内容の変更点

事業費

- ・地価下落による用地費減
- ・駅部構造の変更による工事費減

	事業着手時	再評価時
全体事業費	約583億円	約483億円
用地費	約189億円	約99億円
工事費	約394億円	約384億円

工期

- ・用地買収難航による工期延期

平成21年度 平成24年度

片側高架化が平成20年度末の予定で、その時点で踏切遮断時間が減少し交通渋滞の緩和に効果がある。

11