

再評価調査

事業名	南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業			
所在地	高石市東羽衣～綾園			
再評価理由	事業採択後 10 年を経過した時点で継続中			
事業概要	目的	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、とりわけ、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が著しい。 そこで、踏切を除去し、沿線の交通渋滞を緩和するとともに、鉄道による市街地分断を解消するものである。		
	内容	事業区間：4.1 km 高架化される駅：羽衣駅、高石駅 踏切除却数：13箇所		
	事業費	全体事業費：約 483 億円（約 583 億円） うち投資済事業費：約 135 億円 【都市側：約 439 億円 鉄道側：約 44 億円】 【都市側：約 128 億円 鉄道側：約 7 億円】 （内訳）用地費：約 99 億円（約 189 億円） （内訳）用地費：約 83 億円 工事費：約 384 億円（約 394 億円） 工事費：約 52 億円 （ ）内は計画時のもの		
	維持管理費	なし（鉄道事業者において維持管理を行うため）		
	上位計画	大阪府都市基盤整備中期計画（案）		
	関連事業	高石駅西地区土地区画整理事業、高石駅東地区市街地再開発事業 羽衣駅前東地区市街地再開発事業		
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況	分析
		事業採択年度：H8 事業着手年度：H8 完成予定年度：H21	事業採択年度：H8 事業着手年度：H8 完成予定年度：H24	用地買収の難航により完成予定年度が3年遅れる。
	進捗状況		(平成 16 年度末) 用地：84% 工事：14%	仮線部分の用地買収は面積ベースで96%であり、H16年度から仮線工事着手済。
	途中段階の整備効果発現状況			片側高架化が H20 年度末の予定でその時点で踏切遮断時間が約 4 割減少され交通渋滞の緩和に効果がある。
事業進捗に関する課題	特になし			

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	計画時の想定	現時点での状況	分析
		(鉄道の運行状況) 列車本数 約 400 本/日 遮断時間 約 7.1 時間/日 (踏切交通量の状況) [H2 調査] 浜寺公園4号：6,093 台/日 羽衣3号：541 台/日 羽衣4号：129 台/日 羽衣5号：5,846 台/日 羽衣10号：7,474 台/日 高石1号：4,912 台/日 高石5号：3,165 台/日	(鉄道の運行状況) 列車本数 約 490 本/日 遮断時間 約 8.3 時間/日 (踏切交通量の状況) [H17 調査] 浜寺公園4号：5,028 台/日 羽衣3号：1,200 台/日 羽衣4号：80 台/日 羽衣5号：5,370 台/日 羽衣10号：6,459 台/日 高石1号：5,645 台/日 高石5号：3,808 台/日	平成 2 年度の調査に比べて踏切交通量にはあまり変化はないが、踏切遮断時間の増加により踏切による交通渋滞が増加の傾向にある。
	地元等の協力体制	<ul style="list-style-type: none"> 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する。 地域住民の事業早期完成に対する要望が強い。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画時と変わらず。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 24 年度の完成に向け、引き続き地域住民の協力を得て事業の進捗に努める。

		計画時の想定	備考
事業効果の定量的分析	費用便益分析	計画時点では費用便益分析の手法が確立されておらず、算出できず。	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な便益内容 <ul style="list-style-type: none"> 移動時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益 受益者 道路利用者
	その他の指標 (代替指標)		
事業効果の定性的分析	安全・安心	<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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民 道路利用者 鉄道利用者
	活力	<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、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再開発事業や土地区画整理事業などの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。 高架下に公共施設や商業施設が整備され、地域住民の利便性が向上するとともに地域のふれあいの場が創出される。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> 踏切の撤去により渋滞が緩和されバス等の定時制が確保される。 渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図れる。 鉄道高架化により騒音の改善が図れる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民 公共交通利用者 道路利用者
	その他		
自然環境等への影響と対策		<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
その他特記すべき事項			

現時点での状況(変更点)	分析
<ul style="list-style-type: none"> $B / C = 1.67$ 便益総額 B = 642.6億円 総費用 C = 385.7億円 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> (H16.4)により算出 	
変更点特になし	
変更点特になし	
変更点特になし	
変更点特になし	
変更点特になし	