

再評価調書（再々評価）

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---|--|---------------------|---------|----------------|---------------|----------------------------|----------------------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------------|--|
| 事業名 | 南海本線（泉佐野市）連続立体交差事業 | | | | | | | | | | | | | |
| 所在地 | 大阪府泉佐野市湊1丁目～東羽倉崎町 | | | | | | | | | | | | | |
| 再々評価理由 | 再評価後5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、踏切を除却し、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 : 2.8 km 高架化される駅：泉佐野駅 踏切除却数 : 9箇所 | | | | | | | | | | | | |
| | 事業費 | <table border="0"> <tr> <td>全体事業費 約 562 億円</td> <td>投資事業費約 401 億円</td> </tr> <tr> <td>(国 30%・府 24%・市 12%・鉄道 34%)</td> <td>(国 35%・府 26%・市 13%・鉄道 26%)</td> </tr> <tr> <td>〔内用地費 約 137 億円〕</td> <td>〔内用地費約 137 億円〕</td> </tr> <tr> <td>〔内工事費 約 425 億円〕</td> <td>〔内工事費約 264 億円〕</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">再評価時点における事業費 約 373 億円</td> </tr> </table> | | | 全体事業費 約 562 億円 | 投資事業費約 401 億円 | (国 30%・府 24%・市 12%・鉄道 34%) | (国 35%・府 26%・市 13%・鉄道 26%) | 〔内用地費 約 137 億円〕 | 〔内用地費約 137 億円〕 | 〔内工事費 約 425 億円〕 | 〔内工事費約 264 億円〕 | 再評価時点における事業費 約 373 億円 | |
| | 全体事業費 約 562 億円 | 投資事業費約 401 億円 | | | | | | | | | | | | |
| | (国 30%・府 24%・市 12%・鉄道 34%) | (国 35%・府 26%・市 13%・鉄道 26%) | | | | | | | | | | | | |
| | 〔内用地費 約 137 億円〕 | 〔内用地費約 137 億円〕 | | | | | | | | | | | | |
| 〔内工事費 約 425 億円〕 | 〔内工事費約 264 億円〕 | | | | | | | | | | | | | |
| 再評価時点における事業費 約 373 億円 | | | | | | | | | | | | | | |
| 維持管理費 | なし | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画 | 大阪府都市基盤整備中期計画（案） 関西国際空港関連地域整備大綱・関西国際空港関連地域整備計画 | | | | | | | | | | | | | |
| 関連事業 | 泉佐野駅上西地区第一種市街地再開発事業 泉佐野駅上東地区第一種市街地再開発事業 | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の進捗状況 | 経過 | 計画時の想定 | 再評価時点 | 現時点 | 分析 | | | | | | | | | |
| | | 事業採択 S 62 年度 | S 62 年度 | S 62 年度 | | | | | | | | | | |
| | | 事業着手 S 62 年度 | S 62 年度 | S 62 年度 | | | | | | | | | | |
| | | 完成予定 H 7 年度 | H 18 年度 | H 18 年度 | | | | | | | | | | |
| 進捗状況 | 用地 | 100% [面積割合 100%] | 100% [面積割合 100%] | | | | | | | | | | | |
| | 工事 | 41% [面積割合 41%] | 63% [面積割合 63%] | | | | | | | | | | | |
| 途中段階の整備効果発現状況 | H 7.3 に空港開港に併せて 期区間の高架完了・・・踏切 2 箇所除却 H14.5 に上り線（なんば行き）高架切替完了・・・踏切遮断時間の減少 | | | | | | | | | | | | | |
| 事業進捗に関する課題 | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | |
|--------------|-------------|---|--|--|---------------------------------------|
| 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 | 再評価時点での状況 | 現時点での状況 | 分析 |
| | | <p>[昭和 60 年調査]</p> <p>(総踏切交通量) 20,017 台/日</p> <p>(平均踏切遮断時間) 6.28 時間</p> <p>埋蔵文化財の試掘調査程度が必要との認識。</p> | <p>[平成 6 年調査]</p> <p>空港開港前調査</p> <p>(総踏切交通量): 12,632 台/日</p> <p>(平均踏切遮断時間) 5.66 時間</p> <p>埋蔵文化財の本調査が必要となり、調査範囲も拡大。</p> | <p>[平成 14 年調査]</p> <p>(総踏切交通量): 40,951 台/日</p> <p>(平均踏切遮断時間) 8.99 時間</p> <p>関係機関との綿密な調整により、H14 年度に鉄道高架化に関連する範囲の文化財調査が完了。</p> | <p>平成 6 年に関西国際空港が開港し、列車本数及び交通量が増加</p> |
| | 地元等の協力体制 | <p>・地元市である泉佐野市に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託する予定。</p> | <p>・地域住民の事業早期完成に対する要望が強い。</p> | <p>・平成 18 年度の完成に向けて、引き続き地域住民の協力を得て事業の進捗の進捗に努める。</p> | |

| | 計画時の想定 | | 備考 | 再評価時点での状況 | 現時点での状況(変更点) | | 分析 |
|--------------|---|--|---|-----------|---|---|---------------------|
| | | | | | | | |
| 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 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 受益者 道路利用者 費用便益算定の根拠 H12 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル(案)により算出 | — | <ul style="list-style-type: none"> B / C = 1.82 便益総額 B = 636.7億円 総費用 C = 349.2億円 | | |
| | その他の指標(代替指標) | | ・指標の注釈 | | | | |
| 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 | 地域住民 道路利用者 道路管理者 鉄道利用者 | 変更点特になし | 変更点特になし | H14.5月の上り線高架切替により、踏切遮断時間(時間/日)が約40%削減された。 | 当初予定どおりの効果が発揮されている。 |
| | 活力 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道で分断されていた地域が鉄道高架により一体化することで、発展・活性化が図られる | 地域住民 | 変更点特になし | 変更点特になし | | |
| | 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、地球温暖化等の改善が図られる。 踏切除却、高架化により騒音の改善が図られる。 | 地域住民 公共交通利用者 道路利用者 | 変更点特になし | 変更点特になし | | |
| | その他 | | | 変更点特になし | 変更点特になし | | |
| 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。 | | | 変更点特になし | 変更点特になし | | |
| その他特記すべき事項 | 前回再評価時の意見具申・府の対応方針の概要 | (意見具申) | 今回再評価時点の反映状況 | | | | |
| | | (府の対応方針) 事業継続 | | | | | |