

新規事業評価調査書

事業名	(主)岸和田港塔原線鉄道立体交差事業		
所在地	岸和田市上町～同市土生町		
事業概要	目的	<p>J R 阪和線と府道岸和田港塔原線が交差する踏切において、当該踏切がボトルネックとなり府道に著しい渋滞が発生している。</p> <p>また、鉄道による地域分断のため、都市の発展を大きく妨げる要因となっている。</p> <p>そこで、その抜本的な対策として、限度額立体交差方式による鉄道の高架化を行う。</p>	
	内容	<p>延長 約 2,100 m</p> <p>総事業費 約 260 億円 (大阪府、岸和田市、J R による按分)</p> <p>踏切除脚数 7 箇所 (府道 1 箇所、市道 6 箇所)</p> <p>市道 並松上松線 立体交差事業との合併施工</p>	
上位計画等の位置づけ	○ 第3次渋滞対策プログラム	<p>平成22年頃を目標に渋滞の緩和や解消を目指す主要な渋滞ポイントとして位置づけされている「土生町交差点」の渋滞要因であり、渋滞解消のため抜本的な対策が必要。</p> <p>ボトルネック踏切</p> <p>国土交通省においては、主要施策として「開かずの踏切対策」などの交通円滑化対策に取り組むこととしている。これらの施策展開として、ボトルネック踏切(ピーク時遮断時間40分以上、または、踏切交通遮断量5万台時/日以上)の踏切)を立体交差化等により改良することとしており、当該踏切はこのボトルネック踏切のひとつとして位置づけられている。</p>	
	○ 第3次岸和田市総合計画	<p>J R 東岸和田駅周辺の市街地再開発事業と合せて、ターミナル機能や商業・交流機能の向上のため、当該立体交差事業の推進が位置づけされている。</p>	
事業の進捗予定	事業段階ごとの進捗予定と効果		
	H13	<p>限度額協議(国土交通省)</p> <p>踏切道総合対策協議会設立、踏切道総合対策プログラム策定</p> <p>現地調査</p> <p>側道都市計画決定</p>	
	H14	事業着手(詳細設計、側道用地買収(上り線))	
	H16	仮線工事着手、側道用地買収(下り線)	
	H23	完成目標	
	完成予定年	H23完成目標	

事業を巡る社会経済情勢	事業目的に関する諸状況																
	<p>1 岸和田市周辺の道路網の状況</p> <p>(1)高速道路 臨海部に阪神高速道路湾岸線、山間部には阪和自動車道が縦走(共に整備済)</p> <p>(2)主要な幹線道路 大阪市と和歌山方面を結ぶ道路、すなわち南北方向の道路は概ね整備済。 国道26号(第二阪和国道)、国道170号(大阪外環状線) 府道 大阪臨海線、府道 大阪和泉南線など</p> <p>しかし、市の臨海部と山間部を結ぶ東西方向の路線の整備は、鉄道(J R 阪和線、南海本線)による地域分断と相まって、かなり整備が遅れている状況。</p> <p>特に、踏切交差部では慢性的な渋滞が発生し、地域の発展や環境などに深刻な影響。 府道 岸和田港塔原線、府道 岸和田牛滝山貝塚線(整備済)、府道 春木岸和田線、市道 並松上松線など</p>																
事業を巡る社会経済情勢	2 鉄道・踏切の状況																
	<p>(1)運行状況 東岸和田駅通過・停車する列車は約600本/日</p> <p>(2)主な踏切の交通状況(H12.11)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">自動車交通量 (台/日)</th> <th rowspan="2">歩行者・自転車 (人/日)</th> <th colspan="2">遮断時間</th> </tr> <tr> <th>(h/日)</th> <th>ピーク時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(主)岸和田港塔原線</td> <td>15,139</td> <td>16,706</td> <td>8.6</td> <td>35分27秒 (15時台)</td> </tr> <tr> <td>(市)並松上松線</td> <td>9,369</td> <td>1,181</td> <td>9.4</td> <td>35分11秒 (8時台)</td> </tr> </tbody> </table>	路線名	自動車交通量 (台/日)	歩行者・自転車 (人/日)	遮断時間		(h/日)	ピーク時間	(主)岸和田港塔原線	15,139	16,706	8.6	35分27秒 (15時台)	(市)並松上松線	9,369	1,181	9.4
路線名	自動車交通量 (台/日)				歩行者・自転車 (人/日)	遮断時間											
		(h/日)	ピーク時間														
(主)岸和田港塔原線	15,139	16,706	8.6	35分27秒 (15時台)													
(市)並松上松線	9,369	1,181	9.4	35分11秒 (8時台)													
事業を巡る社会経済情勢	地域の状況																
	<p>岸和田市は大阪府南部に位置し、市の臨海部には南海本線、中央部にはJ R 阪和線が縦走しており、大阪市内に約25分、関西国際空港には約20分に通じるなど交通の便に恵まれた立地である。</p> <p>このため、旧市街地の臨海部から山間部にかけて多くの住宅などが開発され、大阪市内のベッドタウンとして発展している。</p> <p>また、J R 東岸和田駅から南海岸和田駅周辺にかけては泉南地域の中核となる生活拠点として駅周辺の整備構想があり、そのうち牛飼池地区優良建物整備事業や大規模商業店舗誘致(トークタウン岸和田)などは既に整備が完了している。</p>																

(事業名：岸和田港塔原線立体交差事業)

効 率 性	費用 便 益 分 析	具体的な便益内容	受益者	費用便益比	備 考
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 ・ 走行経費減少便益 ・ 踏切事故解消便益 ・ 高架下利用便益 ・ 迂回交通減少便益 	通行車両 歩行者 自転車等	(算定中)	

有効性 (事業効果の 定性的評価)	大項目	小項目	効果の指標または具体的な効果等	受益者
	安全・安心	緊急車両の通行 バリアフリー化	踏切除去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。	周辺住民 JR利用者 関空利用者
	活 力	土地利用の促進	東岸和田駅周辺の整備計画が促進。 線路で分断されていた地域の交流促進。 東西方向の交流ネットが強化され、地域の連携・発展に寄与。	周辺住民

快 適 性	渋滞の緩和	ボトルネック踏切の撤去により渋滞が緩和され、バス等の定時性が確保。 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。	バス利用者 通行車両 周辺住民
	環境改善		

自然環境等への影響と対策	<p>既成市街地における既存の道路及び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無い。</p> <p>沿道環境に対しては、 植樹帯の設置による沿道への配慮。 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。</p>																							
	<p>代替案として、道路を高架する案と、道路を地下化する案がある。 代替案（道路高架案、道路地下案）との比較一覧（主なもの）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>鉄道高架案(原案)</th> <th>道路高架案</th> <th>道路地下案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>府道大阪和泉泉南線とのアクセス</td> <td>平面交差（現状）</td> <td>ランプが必要</td> <td>ランプが必要</td> </tr> <tr> <td>沿道利用</td> <td>可能</td> <td>制限される</td> <td>制限される</td> </tr> <tr> <td>歩行者導線</td> <td>平面移動</td> <td>鉄道交差部で上下動</td> <td>鉄道交差部で上下動</td> </tr> <tr> <td>地域分断</td> <td>改善される</td> <td>新たな地域分断</td> <td>新たな地域分断</td> </tr> <tr> <td>日照・電波</td> <td>影響の可能性 (補償による対応可)</td> <td>影響の可能性 (補償による対応可)</td> <td>影響なし</td> </tr> </tbody> </table>		鉄道高架案(原案)	道路高架案	道路地下案	府道大阪和泉泉南線とのアクセス	平面交差（現状）	ランプが必要	ランプが必要	沿道利用	可能	制限される	制限される	歩行者導線	平面移動	鉄道交差部で上下動	鉄道交差部で上下動	地域分断	改善される	新たな地域分断	新たな地域分断	日照・電波	影響の可能性 (補償による対応可)	影響の可能性 (補償による対応可)
	鉄道高架案(原案)	道路高架案	道路地下案																					
府道大阪和泉泉南線とのアクセス	平面交差（現状）	ランプが必要	ランプが必要																					
沿道利用	可能	制限される	制限される																					
歩行者導線	平面移動	鉄道交差部で上下動	鉄道交差部で上下動																					
地域分断	改善される	新たな地域分断	新たな地域分断																					
日照・電波	影響の可能性 (補償による対応可)	影響の可能性 (補償による対応可)	影響なし																					
代替案との比較検討																								
その他特記すべき事項	平成9年8月 阪和線東岸和田駅立体交差事業建設期成同盟会(会長:岸和田市長)設立																							