

平成 29 年度 事後評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	南海本線（泉大津市）連続立体交差事業											
担当部署	都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ(06-6944-9281)											
事業箇所	泉大津市条南町～式内町											
事業目的及び事業内容	<p>【事業目的】 本路線は、大阪市と和歌山・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が長時間にわたり、踏切部で発生する交通渋滞は著しいものである。そこで、鉄道を高架化することで踏切を除却し、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ことを目的としている。</p> <p>【事業内容】 ・事業区間 : 約 2,425m ・高架化される駅: 松ノ浜駅、泉大津駅 ・踏切除却数 : 8箇所</p>											
関連事業とその現状	<ul style="list-style-type: none"> ・泉大津駅東地区市街地再開発事業（平成 6 年度完了） ・泉大津駅西地区土地区画整理事業（平成 6 年度完了） ・松ノ浜東地区市街地再開発事業（平成 12 年度完了） 											
社会経済情勢の変化	<p>【踏切交通量と遮断時間】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 20 年度調査</th> <th>平成 25 年度調査</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総踏切交通量</td> <td>32,604 台/日</td> <td>37,749 台/日</td> </tr> <tr> <td>平均踏切遮断時間</td> <td>約 10.3 時間/日</td> <td>踏切遮断時間はゼロ (※平成 24 年 8 月に高架化完了済)</td> </tr> </tbody> </table>				平成 20 年度調査	平成 25 年度調査	総踏切交通量	32,604 台/日	37,749 台/日	平均踏切遮断時間	約 10.3 時間/日	踏切遮断時間はゼロ (※平成 24 年 8 月に高架化完了済)
	平成 20 年度調査	平成 25 年度調査										
総踏切交通量	32,604 台/日	37,749 台/日										
平均踏切遮断時間	約 10.3 時間/日	踏切遮断時間はゼロ (※平成 24 年 8 月に高架化完了済)										
事業実施による自然環境の変化	既成市街地における既存鉄道の立体交差事業であり、自然環境に与える新たな影響はほとんどないと考えられる。											
最終評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	<p>【最終評価時の意見】 本事業は、平成 24 年 8 月に 2 線高架化が完了し、側道についても工事完了が見込まれるため「事業継続」とする。</p> <p>【府の対応】 本事業は「事業継続」とする。</p>											

2 事業効果の分析等

	【最終評価時点 H25】	【事後評価時点 H29】	【変動要因の分析】
事業費	約 453 億円 (国：173 億円、府：116 億円、市：58 億円、鉄道：106 億円)	約 459 億円 (国：177 億円、府：117 億円、市：59 億円、鉄道：106 億円)	用地補償費（側道部）の精査および消費税増税のため。

	【最終評価時点 H25】	【事後評価時点 H29】	【変動要因の分析】
経過 ①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度	① 21 年 ② H6 ③ H7 ④ H27	① 23 年 ② H6 ③ H7 ④ H29	側道の用地買収に想定以上の時間を要したため。
定量的効果 (費用便益分析等)	<p>【分析結果】 ・ B/C=1.95 B（便益）：1183.0 億円 C（費用）：607.4 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」（平成 20 年 11 月）により算出。</p>	<p>【分析結果】 ・ B/C=1.864 B（便益）：1183.0 億円 C（費用）：634.5 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」（平成 20 年 11 月）により算出。</p>	事業費の変動に伴い、費用を再計算したため。
事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	<p>【効果項目】</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。 ・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。 ・踏切除却により、渋滞が緩和されバス等の定時性が確保される。 ・渋滞解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図れる。 <p>【受益者】 地域住民、道路利用者等</p>		—
その他特記事項	なし		

3 評価結果と今後の同種事業に対する改善措置等

評価結果 (事業効果の発現状況等)	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 24 年度に鉄道高架化が完了し、8 箇所の踏切が除却できたことにより、踏切遮断による交通渋滞が解消している。 ・まちの顔となる「駅」が装いを新たに大きく生まれ変わり、人々が行き交うまちの賑わいが創出できた。
今後の同種事業に対する改善措置等	・連立事業は、交通渋滞や交通事故などの抜本的解消はもとより、地域のまちづくり等にも非常に大きな効果をもたらすため、費用対効果等を精査しながら、今後の同種事業にも積極的な事業推進が求められる。

