

平成 25 年度 再々評価点検表（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(連絡先 06-6944-9281)	
事業箇所	泉大津市条南町～式内町	
再々評価理由	再評価後 5 年を経過した時点で継続中	
目的	泉大津市における、恒常的な渋滞を解消することにより、周辺市街地整備、都市及び地域相互間の有機的な連携強化などを目的として策定。	
内容	鉄道の高架化及び側道の整備 ※平成 24 年 8 月高架切替済み 事業区間 : L=2.4 km 高架化される駅: 松ノ浜駅、泉大津駅 踏切除却数 : 8 箇所	
事業費 ()内の数値は再評価時点のもの	全体事業費: 約 453 億円 (約 453 億円) (内訳) 調査費等約 22 億円 (約 22 億円) 用地費 約 117 億円 (約 117 億円) 工事費 約 314 億円 (約 314 億円)	【工事費の内訳】 鉄道高架工事: 約 302 億円 側道工事 : 約 12 億円 合計 : 約 314 億円
事業費の変更理由	【事業費変動要因の状況】 — 【他事業者との協議状況】 —	
維持管理費	・鉄道施設は鉄道事業者において維持管理を行う。 ・側道は泉大津市において維持管理を行う。	

2 事業の必要性等に関する視点

	【事前評価時点】	【再々評価時点 H20】	【再々評価時点 H25】	【変動要因の分析】
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	(鉄道の運行状況) 列車本数 約 370 本/日 遮断時間 約 6.6 時間/日 (踏切交通量の状況) [H2 調査] 北助松 6 号: 3,440 台/日 松之浜 2 号: 11,617 台/日 松之浜 3 号: 2,843 台/日 泉大津 1 号: 2,153 台/日 泉大津 2 号: 9,344 台/日 泉大津 4 号: 3,079 台/日 計: 32,476 台/日	(鉄道の運行状況) 列車本数 約 507 本/日 遮断時間 約 10.3 時間/日 (踏切交通量の状況) [H20 調査] 北助松 6 号: 4,225 台/日 松之浜 2 号: 8,319 台/日 松之浜 3 号: 2,182 台/日 泉大津 1 号: 5,941 台/日 泉大津 2 号: 9,373 台/日 泉大津 4 号: 2,564 台/日 計: 32,604 台/日 (踏切交通遮断量) [H20 調査] 北助松 6 号: 36,549 台/日 松之浜 2 号: 77,122 台/日 松之浜 3 号: 18,747 台/日 泉大津 1 号: 61,481 台/日 泉大津 2 号: 87,312 台/日 泉大津 4 号: 21,484 台/日 平均: 37,837 台/日	(鉄道の運行状況) 列車本数 約 500 本/日 平成 24 年 8 月に高架切替により踏切除却済	—
	・地元市である泉大津市に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託する。	・計画時と変わらず。	・計画時と変わらず。	—
地元等の協力体制等				—

	【事前評価時点】	【再評価時点 H20】	【再々評価時点 H25】	【変動要因の分析】
事業の投資効果 ＜費用便益分析＞ または ＜代替指標＞	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。	【効果項目】 ・移動時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=1.62 B（便益）：951.3億円 C（費用）：586.0億円 【算出方法】 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル（国土交通省平成16年4月）	【効果項目】 ・移動時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=1.95 B（便益）：1183.0億円 C（費用）：607.4億円 【算出方法】 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル（国土交通省平成20年11月） ※総便益及び総費用は、基準年(平成25年)における現在価値で算出している。社会的割引率は年4%、供用開始は平成27年、費用便益の算定期間は供用開始から50年としている。 ※総費用＝事業費＋関連道路整備費＋維持管理費	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」の改訂により変動。
事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	(安心・安全) ・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となり、バス等の定時制が確保に寄与。 ・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。 (活力) ・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。 (快適性) ・鉄道高架化により騒音の改善が図れる。			
事業の進捗状況 ＜経過＞ ①事業採択年度 ②事業着工年度 ③完成予定年度	①平成6年度	①平成6年度 ②平成7年度 ③平成27年度	①平成6年度 ②平成7年度 ③平成27年度	
＜進捗状況＞	—	・全体78% (355億円／453億円) ・用地99% (116億円／117億円) ・工事69% (217億円／314億円)	・全体88% (399億円／453億円) ・用地99% (116億円／117億円) ・工事83% (261億円／314億円)	

事業の必要性等に関する視点における判定(案)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の高架化や鉄道高架沿いの関連側道を整備することにより、都市部の混雑緩和、地域の生活環境および利便性の向上を図るという目的に変化はない。 以上により、事業を継続する。
------------------------	--

3 事業の進捗の見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点における判定(案)	<ul style="list-style-type: none"> ・平成24年8月に高架切替し、踏切遮断が解消している。引続き、高架化残工事として、仮駅舎撤去及び高架駅施設(防風壁)等の整備を進める。 ・側道整備については、用地買収進捗が99%であり、平成27年度に事業完了が見込まれている。 以上により、事業を継続する。
-----------------------	--

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点における判定(案)	<ul style="list-style-type: none"> ・平成24年8月に高架切替しており、代替案立案の余地はない。 以上により、事業を継続する。
------------------------------	--

5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> ・列車の走行に伴う騒音・振動を低減させるため、高架橋の高欄は遮音性の高い鉄筋コンクリート構造とする等、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全対策に配慮している。 ・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。
前回評価時の意見 具申と府の対応	—
その他	【上位計画】 大阪府都市整備中期計画(案)(平成24.3.30)

6 評価結果

評価結果	○継続 ＜判断の理由＞ 平成24年8月に高架切替し踏切遮断が解消しており、側道部分についても、平成27年度に工事完了が見込まれている。事業の必要性にも変化はない 以上により、事業を継続する。
------	--

平成25年度 再々評価(南海本線(泉大津市)連続立体交差事業)

