

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:都市局 街路交通施設課

担当課長名:青柳 太

事業名	連続立体交差事業 南海電気鉄道南海本線 すわのもり はまでらこうえん (諏訪ノ森駅～浜寺公園駅付近)				事業区分	連続立体交差	事業主体	堺市	
起終点	自：大阪府堺市西区浜寺石津町中 至：大阪府堺市西区浜寺公園町 はまでらいしづちやうなか はまでらこうえんちやう						延長	約2.7km	
事業概要									
本事業は、交差する幹線道路上の踏切を除却することで、安全で円滑な交通の確保、良好な生活環境の確保及び地域の一体的な発展を図ることを目的とする。									
H18年度事業化			H17年度都市計画決定 (R6年度変更)		H19年度用地着手		H24年度工事着手		
全体事業費		約680億円		事業進捗率		約44%	供用済延長	-km	
計画交通量		80,180台時／日(踏切交通遮断量)							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 346/705億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 784/784億円		基準年		
	1.1		345/704億円		749/749億円				
	対 1.9 [2%]	4.5%	事業費： 345/704億円		移動時間短縮便益： 749/749億円		令和6年		
	効 2.5 [1%]		維持管理費： 1.2/ 1.2億円		走行経費減少便益： 32/ 32億円				
	(残事業)	(残事業)	更新費： -/ -億円		交通事故減少便益： 3.0/ 3.0億円				
	2.3		感度分析	(事業全体)		(残事業)			
	3.6 [2%]	8.6%		交通量	B/C=1.00～1.2(±10%)	交通量	B/C=2.0～2.5(±10%)		
	4.7 [1%]			事業費	B/C=1.1～1.2(±10%)	事業費	B/C=2.1～2.5(±10%)		
			事業期間	B/C=1.1～1.3(±20%)	事業期間	B/C=2.4～2.7(±20%)			
事業の効果等									
○踏切渋滞の解消 ・踏切渋滞の解消による周辺道路の交通の円滑化									
○安全で快適な歩行環境の確保 ・踏切除却による歩行者・自転車利用者の損失時間解消 ・歩行者や自転車と自動車交通の分離による安全な通行環境の確保 ・新駅のバリアフリー化による移動快適性の向上									
○防災性の向上 ・事業区間周辺は津波による浸水想定区域であり、踏切除却により災害時における安全かつ迅速な避難に貢献									
○高架下空間の活用 ・高架化により生まれた空間を活用することで、人々が集う活気と賑わいを創出 ・駐輪場、駐車場等の整備により、駅周辺の安全かつ円滑な交通を確保									
○景観に配慮した空間形成 ・文化財的価値の高い駅舎を保存・活用し、地域のシンボルとしての機能を保持することにより、駅を中心とした地域活性化に寄与									
関係する地方公共団体等の意見 早期実現の要望を受けている。									
事業評価監視委員会の意見 事業継続を妥当と認める。									
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 周辺環境等に特に変化はない。									
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率約99%、事業進捗率約44%									

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引続き事業を推進し、早期の高架化を目指す。	
施設の構造や工法の変更等 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。	
事業概要図	
南海電気鉄道南海本線連続立体交差事業 L=2.7 k m	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)