

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規着工準備箇所）

担当課：都市局街路交通施設課
担当課長名：本田 武志

事業の概要

事業名	連続立体交差事業 JR山陽本線（東加古川駅付近）	事業区分	連続立体交差	事業主体	兵庫県
起終点	自：兵庫県加古川市平岡町 至：兵庫県加古川市野口町	延長	3.7km		
事業概要	本事業は、JR山陽本線の東加古川駅付近の約3.7kmにおいて、鉄道を立体化することにより、8箇所の踏切（うち開かずの踏切1箇所、うち自動車ボトルネック踏切1箇所）を除却し、都市交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。				
事業の目的、必要性	東加古川駅周辺を含む本事業区間は、鉄道が市街地を南北に分断し、また、南北方向の道路が不足していることから、踏切交通渋滞の発生や、市街地の回遊性が悪い等、抜本的な対策が求められている。本事業では、当該区間を立体化し、円滑な道路交通の確保や踏切事故の解消に併せ、駅前広場の再整備や、文教地区の文教機能を高架下空間に滲み出す等、一体的なまちづくりを実施し、駅へのアクセス向上、交通結節点機能の強化、にぎわいの創出等による地域の活性化を図る。				
全体事業費	480億円	踏切交通遮断量	203,513台時/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
上土堤一踏切及び長ヶ林東踏切の踏切対策に対する地元要望があり、加古川市より本事業の早期実現の要望を受けている（令和元年11月15日）

学識経験者等の第三者委員会の意見
-

事業採択の前提条件
事業の効率性：便益が費用を上回っている。 事業実施環境：円滑な事業執行環境が整っている。

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.8	総費用：270億円 （事業費：269億円 維持管理費：0.62億円）	総便益：473億円 （走行時間短縮便益：457億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：0.15億円）	基準年：平成31年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.5（交通量 -10 %）	B/C=1.9（交通量 +10 %）	
		事業費変動	B/C=1.6（事業費 +10 %）	B/C=1.9（事業費 -10 %）	
事業期間変動		B/C=1.7（事業期間 +10 %）	B/C=1.8（事業期間 -10 %）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	8箇所の踏切における渋滞の解消が図られる。 ・最大ピーク時踏切遮断時間：40分/時（上土堤一踏切） ・最大踏切交通遮断量（自動車）：56,865台時/日（長ヶ林東踏切） ・最大踏切交通遮断量（歩行者等）：40,586台人時/日（上土堤一踏切） 鉄道と交差する都市計画道路の長ヶ林東踏切等を除却することにより、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。	
		事故対策	◎	踏切事故の解消が図られる。 ・当該区間で20年間（H9～H28）に8件の踏切障害事故が発生	
	社会全体への影響	歩行空間	◎	踏切の除却や交差道路及び側道の整備により、歩行者・自転車交通の円滑化、安全性や快適性の向上に貢献。（上土堤一踏切）	
		住民生活	◎	道路と鉄道が立体交差化することにより踏切が除却され、南北方向の移動時間が短縮するとともに、緊急輸送の速達性の向上に寄与。また、駅前広場の再整備等を一体的に実施することにより、交通結節点機能が強化され、利便性向上が図られる。	
		地域経済	◎	本事業に併せた側道等の道路整備により、駅へのアクセス向上や駅周辺の利便性の向上を図ることで、土地利用の高度化や民間開発が誘発され、地域経済の活性化が期待できる。	
		災害	◎	緊急輸送道路（国道2号加古川バイパス、国道2号）間の連絡が強化され、避難場所へのアクセスが向上する等、防災機能が向上する。	
環境	◎	交通渋滞の解消により、CO2排出量の削減が期待できる。			
地域社会	◎	駅周辺整備を併せて実施することにより、都市の拠点を形成するとともに、文教地区の文教機能を高架下空間に持たせることで、魅力的な市街地の形成が期待される。			
事業実施環境	◎	当該区間には8箇所の踏切があり、そのうち1箇所が開かずの踏切、1箇所がボトルネック踏切である。そのため、沿線地域では、交通渋滞の発生や地域分断により、住民生活に支障をきたしていることから、道路と鉄道の立体化による踏切解消が強く求められている。			

採択の理由

- 事業主体である兵庫県が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が1.8と便益が費用を上回っており、着工準備採択の前提条件が確認できる。
 - また、8箇所の踏切（開かずの踏切1箇所、自動車ボトルネック踏切1箇所）を除却することにより、交通渋滞や踏切事故の解消等が図られ、事業の必要性、効果は高いと判断される。
 - 立体化に対する事業実施の環境が整っていると判断される。
- 以上から、本事業は令和2年度の新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規着工準備箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
<p>J R山陽本線（東加古川駅付近）の約 3.7km には、8 箇所の踏切があり、踏切による渋滞や事故が発生している他、鉄道が市街地を分断していることから、震災等の際には、列車停止に伴う踏切交通の遮断により、緊急車両の通行が困難になることが想定される等、鉄道の立体化することにより、防災機能を強化する必要がある。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 地震等の災害時における救急車両の踏切通行の確保 市街地の道路網が鉄道により分断されており、消火活動等に支障をきたしている 	加古川市総合計画（2016～2020） 加古川市都市計画マスタープラン（2017～2020）
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道が地域を分断しており、鉄道沿線には狭隘な道路が多く、災害時における避難路が不足している 	加古川市総合計画（2016～2020） 加古川市総合戦略（2015～2019） 加古川市都市計画マスタープラン（2017～2020）
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路の整備や鉄道駅の交通結節点機能の充実による交通ネットワークの多重化を図ることで、震災時の早期の救援や復旧等、防災性の向上が必要 	加古川市都市計画マスタープラン（2017～2020）
その他	—	—

事業の有効性									
<p>本事業区間の南北には、緊急輸送道路である国道2号加古川バイパスと国道2号が鉄道と並行しており、本事業にあわせて交差道路を拡幅することで、緊急輸送道路間の連絡が強化され、併せて側道等の整備による市街地アクセスの強化により、災害時の救援物資の搬送等、緊急輸送道路の機能発揮に寄与する。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—

事業の効率性
<p>本事業と周辺街路・道路整備を一体的に実施することにより、緊急車両の救助活動の効率化し、避難場所へのアクセスが向上する等、防災機能が強化される。</p>