

継 続 事 業 評 価

【連続立体交差事業】

JR 山陽本線等（姫路駅付近）

土木局街路課

投資事業評価調書（継続：再評価〔第3回〕）

部課室名	県土整備部土木局街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	課長 樋口 孝 (副課長兼鉄道高架係長 市川和幸)	内線	4474 (4482)
事業種目	連続立体交差事業	事業採択年度	S51	現計画	再評価時点
事業名	JR山陽本線等 連続立体交差事業	着工年度	S63	総事業費	594億円
		再評価年度	H15	内用地補償費	75億円
事業区間	姫路市市之郷～岡田			完成予定年度	H22
所在地	姫路市市之郷～岡田			進捗率 (内用補進捗率)	97% (100%)
				残事業費	19億円
事業の目的			事業内容		
<ul style="list-style-type: none"> 姫路市中心部の渋滞解消と道路交通円滑化 JR姫路駅付近の鉄道を高架化することにより、踏切除却（7箇所）による踏切事故の解消、交差道路等の関連街路網の土地区画整理事業等と併せた整備による渋滞の解消・交通の円滑化を図る。 姫路市中心市街地の活性化 貨物及び車両基地跡地を活用した土地区画整理事業等と一体となって中心市街地の活性化を促進する。 			<ul style="list-style-type: none"> 高架延長 L=6,629m (山陽本線4260m, 姫新線1333m, 播但線1036m) 高架化する駅 姫路駅 (ホ-43面) 貨物基地 7.4ha (別所地区へ移設) 車両基地 2.8ha (飾西地区へ移設) 立体交差する道路 9路線(都市計画道路のみ) 除却する踏切 7箇所 〔負担割合 国: 1/2, 県: 1/3, 市: 1/6〕 		
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化	<ul style="list-style-type: none"> 姫路駅周辺地区では、駅前広場等の整備を図る姫路駅周辺土地区画整理事業等の総合整備事業が進捗している。 (区画整理事業の進捗率 平成15年度末22%⇒平成20年度末44%予定) 連続立体交差事業にあわせ、関連する南北軸整備も推進しており、船場川線の延末工区667mは平成18年度に完成し、大日線の鉄道交差部北側407mは平成22年度完成予定である。 				
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> 貨物基地、車両基地とも平成6年3月に移転を完了。 山陽本線については、東部区間 (L=0.9km) を平成9年6月に高架へ切替え、残る区間 (L=3.4km) を平成18年3月に高架へ切替え、すでに高架化が完了している。 姫新線及び播但線については、平成20年12月に高架切替を行う予定である。 また、交差道路については、内環状東線 (255m) は、平成18年度に整備を完了しており、残事業は仮朝日橋の撤去を播但線の高架化後行うのみである。また、船場川線 (538m) は平成22年度の完成供用を目指しており、すでに南側100mは完成している。 以上、前回の再評価時点の予定どおり連続立体交差事業は進捗している。 				
評価視点		評価結果の説明			
(1)必要性	<ul style="list-style-type: none"> 姫路市中心部市街地の交通円滑化、活性化のためには、鉄道の高架化による踏切の除却や土地区画整理事業等と一体的となった街路網整備は不可欠であり、事業の必要性は、従前と変わらない。 				
(2)有効性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> 費用便益比 B/C = 1.9 (残事業 B/C = 20.7) 多数の踏切を一挙に除去することにより、姫路駅周辺の街路網の効率的な整備が可能となる。 また、貨物及び車両跡地を活用した駅前広場整備等と一体となって、交通結節点機能の向上、市街地の活性化に寄与する。 				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> 交差道路の渋滞解消に伴い、大気汚染や騒音の改善が図られる。また、車道は低騒音舗装、歩道部も透水性舗装を行うなど沿道環境に配慮する。 駅舎や駅付近の南北通路のバリアフリー化を図ることが出来る。 				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> 当事業を土地区画整理事業及び関連街路事業と一体的に促進することにより姫路駅周辺の交通円滑化や鉄道による地域分断の解消などの事業効果が発現することから早期完了が望まれる。 				
再評価の結果	継続	左の理由	事業の必要性は、事業採択時と何ら変わっておらず、播磨の中核都市である姫路市中心市街地の都市基盤づくりを進めるためには、本事業のもつ事業効果の早期発現が必要不可欠であり、早期完成が地域にとって最重要であることから、継続して事業を実施する必要がある。		

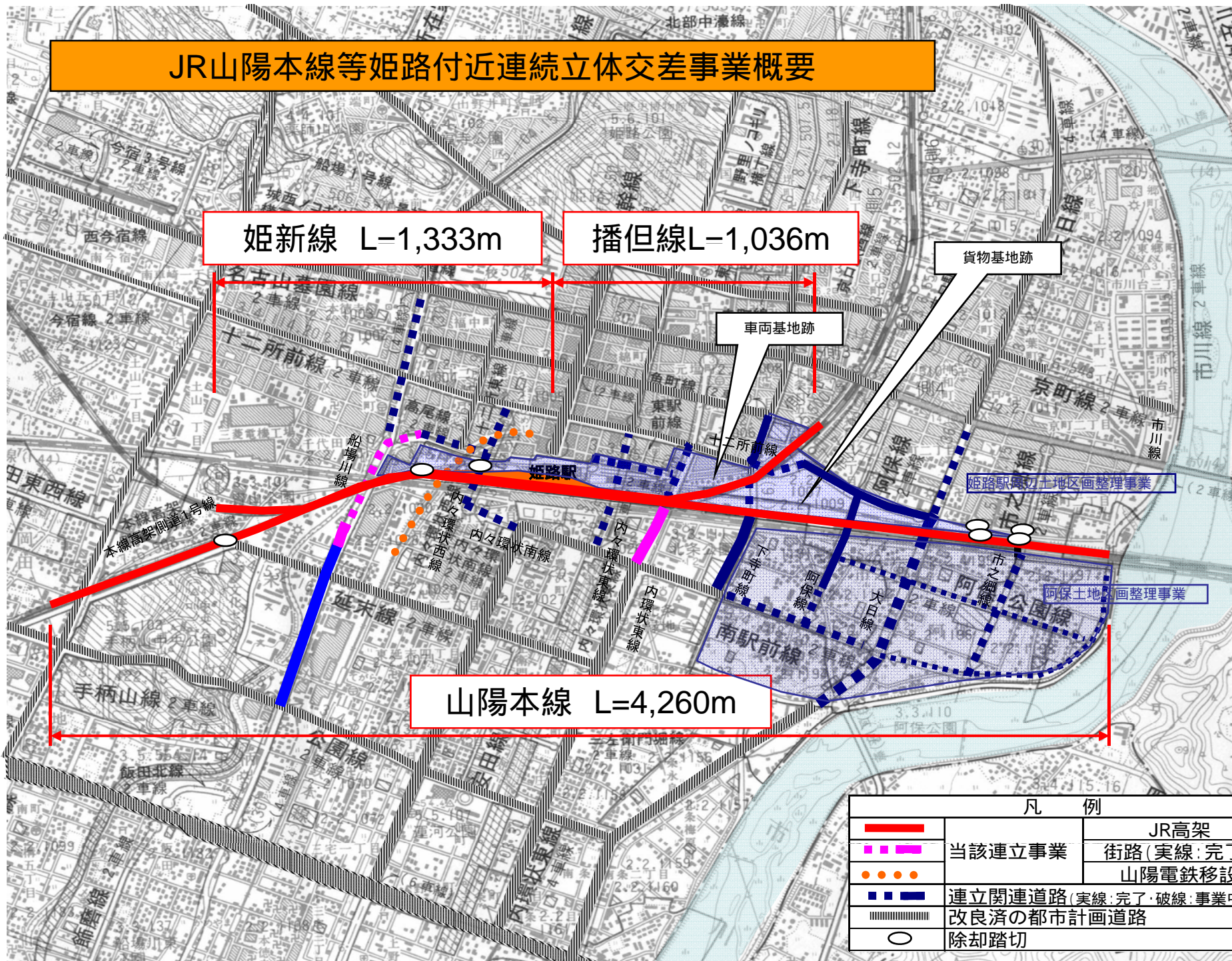
事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第3回〕）



	事業進捗状況・予定	整備効果
全体	S63～H22年度【事業費＝594億円】 延長：6,629m	
前回再評価 まで（実績）	事業採択から～H15年度【事業費＝336億円】 ・貨物基地・車両基地完了（H6.3）	平成9年6月東部高架区間軌道切替により4箇所の踏切を除去し、大日線・阿保線を開通することにより安全に通過することが可能となった。
過去 5年間 （実績）	H16～20年度予定【事業費＝239億円】 ・JR山陽本線高架工事完了（H18.3） ・交差道路内環状東線完了（H18）	平成18年3月山陽本線高架切替により地元では『開かずの踏切』と呼ばれた落窪老踏切が姫新線だけとなり遮断時間が大幅に減となった。
今後 2年間 （予定）	H21～22年度【事業費＝19億円】 ・平成20年12月の姫新線、播但線の高架切替後軌道及び朝日橋迂回路橋を撤去する。 ・姫新線高架切替後、船場川線の道路改築工事を施工し、平成22年度に全事業完成を図る。	姫路駅付近の山陽本線、播但線、姫新線を高架化することにより、踏切を除去し、市街地の交通円滑化と市街地分断の解消を図るとともに、本事業により発生する貨物車両基地跡地を活用した面的整備事業と一体となって中心市街地の活性化を促進する。

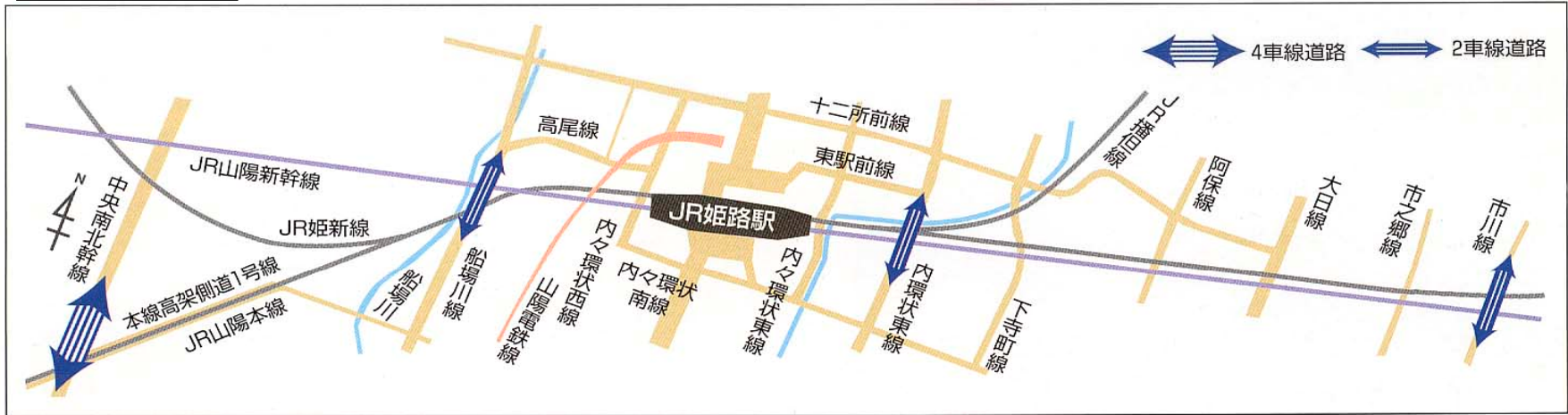
JR山陽本線等姫路付近連続立体交差事業概要

街路 - 3

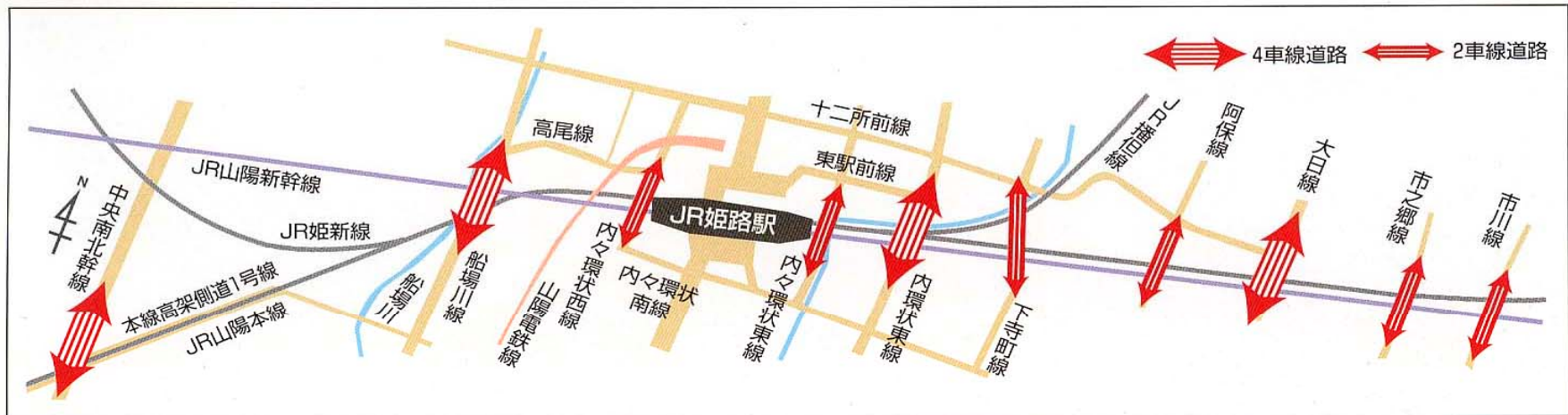


南北道路の整備

整備前



整備後



JR姫路駅周辺状況



完成状況

山陽本線高架化



< 関連道路 > 船場川線・延末工区



進捗状況

駅部整備状況(西)



播但線整備状況



朝日橋・大將軍交差状況

内環状東線(一般県道 姫路停車場線)



船場川線 大將軍踏切北側

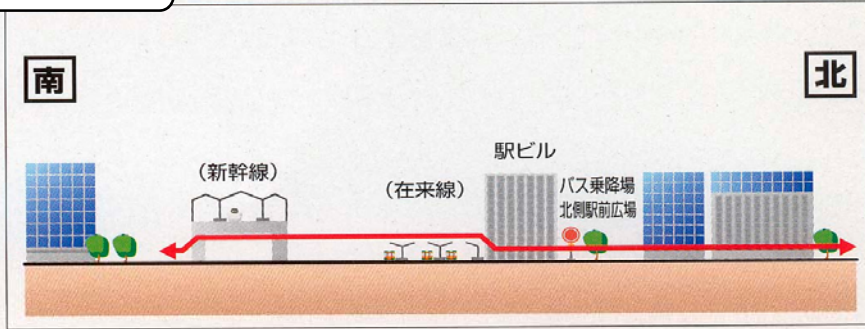
大阪方



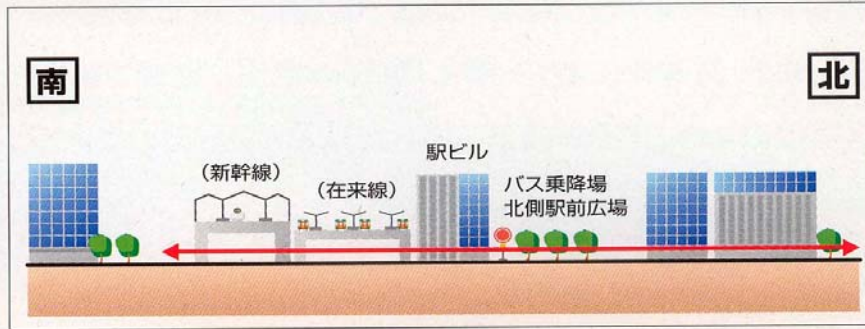
駅のバリアフリー

南北歩行者通路

事業前

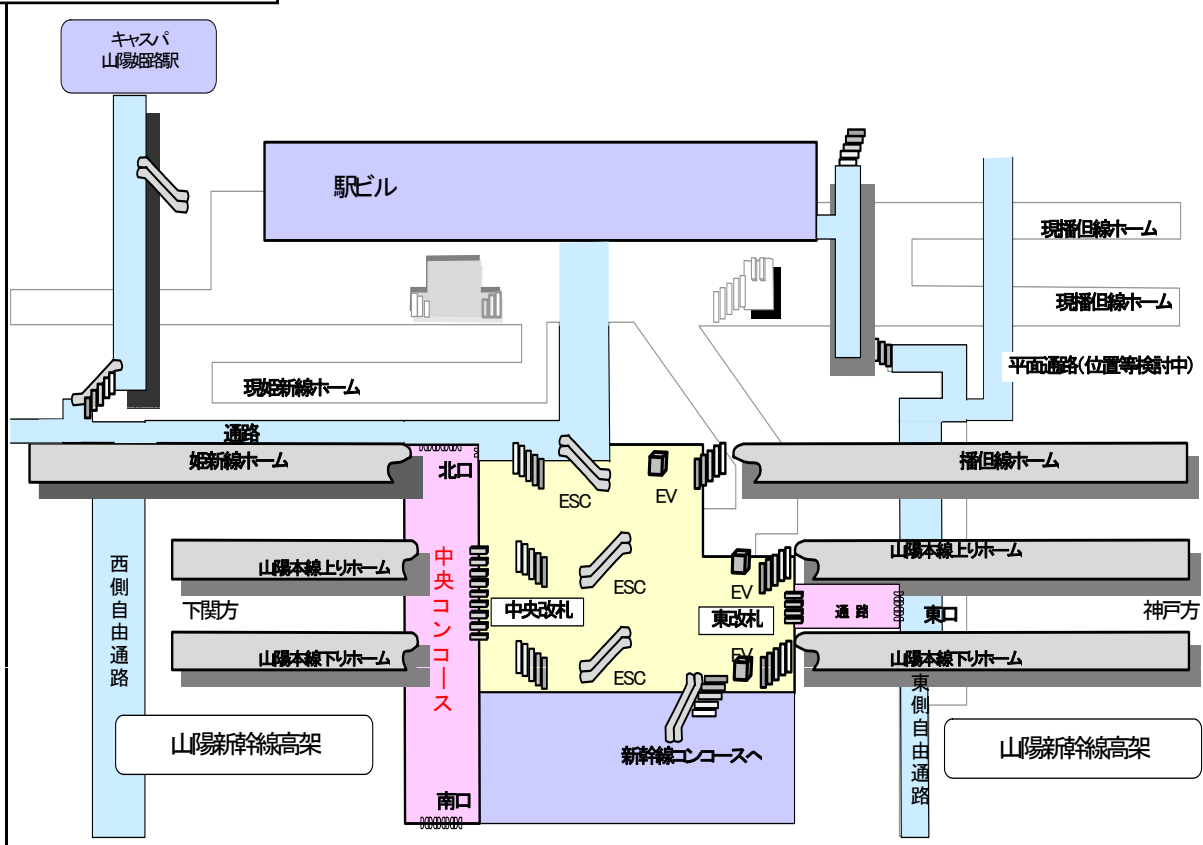


事業後



歩行者通路



駅通路



①スケジュール

前回再評価時及び実施工程

		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
山陽本線	高架橋工事										
	軌道・電気										
姫	新										
播	但										
駅	施設整備										
	軌道等撤去										
	山陽電鉄線										
街路整備	(都)内環状東線										
	(都)船場川線										

 : 前回計画
 : 実施・計画

②B/C根拠説明資料

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
連続立体交差	①移動時間短縮便益 ○目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	○整備無し of 走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\sum (\text{交通量} \times \text{移動時間} \times \text{時間価値原単位}) \times 365$ 日
	②走行経費減少便益 ○走行条件が改善されることによる燃費等が向上することによる便益	○整備無し of 走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: $\sum (\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{走行経費原単位}) \times 365$ 日
	③交通事故減少便益 ○交通事故が減少することによる便益	○整備無し of 踏切事故損害額 踏切事故損害額: 発生件数 \times 損害額原単位 ○整備無し of 交通事故損失額 - 整備有りの交通事故損失額 事故損失額: $\sum (\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点部事故損失原単位})$
	④高架下利用便益 ○高架下を優先利用することによる便益	○都市側利用分の高架下空間価値 高架下空間価値: 近傍地価 \times 土地価格に応じた想定建築回数 に対する階層別利用効率指数

費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)		C(費用)			B/C		
		便益額 (百万円)	代表的な効果	総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)			
連続立体交差	JR山陽本線 (姫路市内) 連続立体交差事業	全体事業費	①移動時間短縮便益	111,976	踏切遮断の解消 11.9時間/日→0	75,989	75,921	68	1.9
			②走行経費減少便益	6,062	現況交通量 21,205 台/日				
			③交通事故減少便益	1,991	過去5年間の踏切 0件				
			④高架下利用便益	27,260	優先利用面積 8,354㎡				
			計	147,289					
		残事業費	①移動時間短縮便益	29,194	踏切遮断の解消 11.9時間/日→0	1,445	1,429	16	20.7
			②走行経費減少便益	675	現況交通量 21,205 台/日				
			③交通事故減少便益	79	過去5年間の踏切 0件				
			④高架下利用便益	0	優先利用面積 8,354㎡				
			計	29,948					