

新規事業評価調書
【鉄道事業】

県土企画局交通政策課

投資事業評価調書（新規）

部課室名	県土整備部県土企画局 交通政策課	記入責任者職指名 (担当者氏名)	課長 榊原 敏夫 (宮永 和幸)	内線	4534 (4540)
------	---------------------	---------------------	---------------------	----	----------------

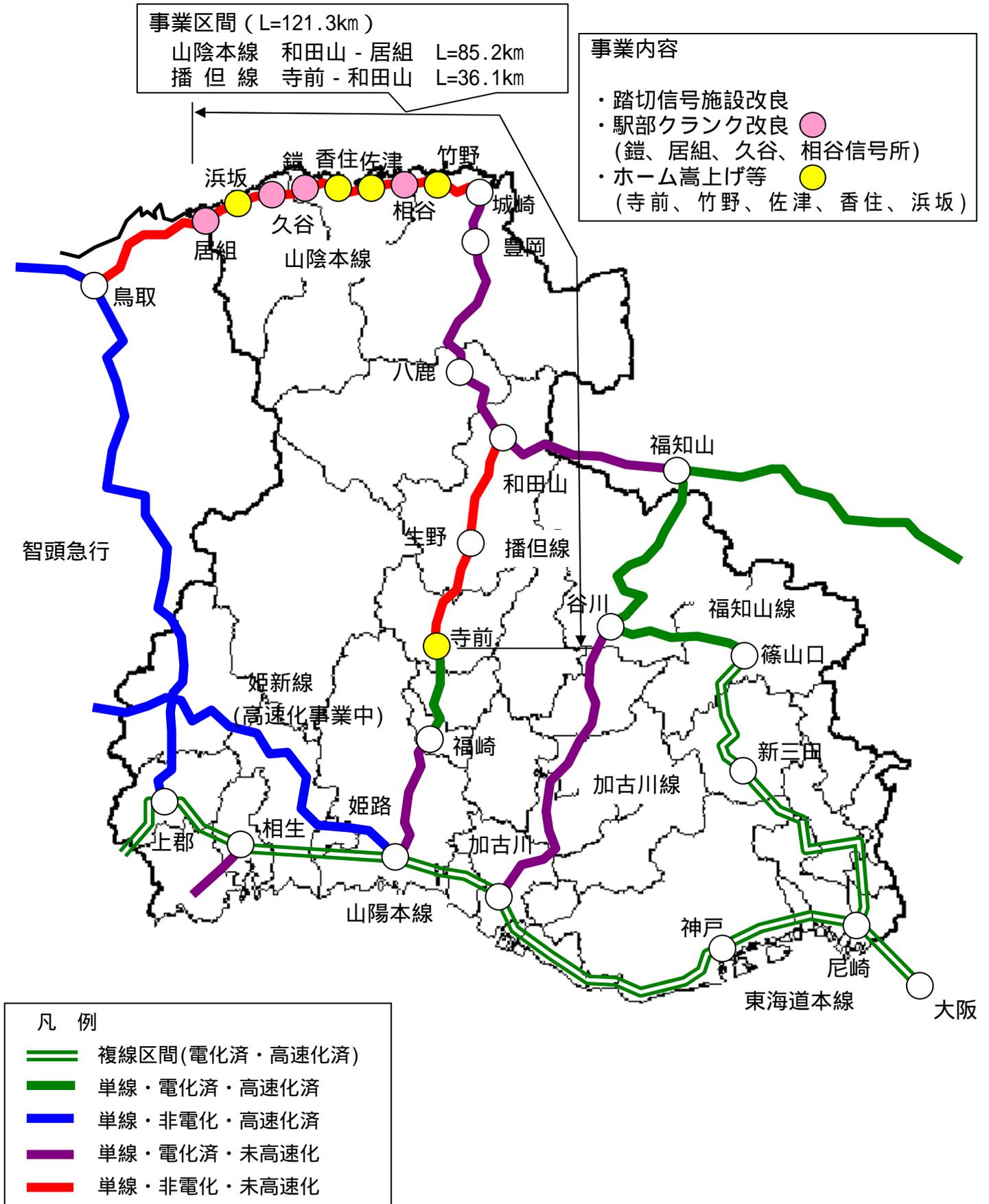
事業種目	事業名	事業区間	総事業費	約9.5億円
鉄道	J R 山陰本線・播但線 輸送改善事業	山陰本線 和田山～居組間 (L = 85.2km) 播但線 寺前～和田山間 (L = 36.1km)	内地 補償費	0億円

所在地	着工予定年度	完成予定年度
神崎郡神河町寺前～美方郡新温泉町居組	平成21年度	平成25年度

事業目的	事業内容
<p>J R 山陰本線・播但線では、近年、隣接路線に比べ著しく劣る速達性、列車本数の減少等利便性の低下と利用者減少の、負のスパイラルが発生している。</p> <p>このため、平成22年度の余部橋梁の架替えを契機に、地上設備の改良と特急「はまかぜ」への新型車両導入による輸送改善を行うことにより、山陰本線・播但線の利便性向上を推進し、沿線地域の生活交通路線としての強化、及び県南部の都市地域と但馬地域を結ぶ沿線地域間の広域的交流の強化を図る。</p>	<p>事業内容（県負担分）</p> <p>地上設備の改良</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切信号施設の改良 ・駅部クランクの改良 ・ホーム嵩上げ等 <p>負担割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・J R、兵庫県、市町間で事業実施に向け最終調整中

評価視点	評価結果の説明
(1)必要性	
快適性	・特急「はまかぜ」車両の老朽化(車令40年)により快適性が低下しており、更新が必要。
利便性	・隣接路線に比べ平均速度が劣り、速達性の向上が必要。(60km/h未満)
地域ニーズ	<p>・地域の交通弱者の足の確保、及び魅力ある地域資源を活用した交流人口の増加のため、輸送サービスの向上と鉄道の利用促進を図り、鉄道を軸とした沿線地域を活性化することが求められている。</p> <p style="font-size: 2em;">〔</p> <p>輸送改善について、北兵庫鉄道複線電化促進期成同盟会、日本海と瀬戸内海を結ぶ播但線複線電化促進期成同盟会等により、J R・国等に対し積極的な要望活動が行われている。〕</p>
(2)有効性・効率性	
速達性・快適性	<p>所要時間が短縮する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪～浜坂間約11分の短縮(現行3時間48分 3時間37分) <p>新型車両の導入により、乗車時の快適性が向上する。</p> <p style="font-size: 2em;">〔</p> <ul style="list-style-type: none"> ・眺望性の高い大型窓の採用 ・車いす対応トイレ、幅広の出入り口などバリアフリー対応 等 <p>〕</p>
安全・安心	・高速化に伴う新たな安全対策施設整備(ATS-Pへの対応)により、安全性を確保する。
費用便益比	・B/C=2.1(整備後50年)、1.7(整備後30年) (鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005による)
効率性 (事業執行環境)	・平成18年度に策定した「但馬地域鉄道利便性向上対策アクションプログラム」に基づき、駅前広場整備、バスアクセスの充実、パークアンドライド駐車場の整備等の関連施策について、沿線市町、交通事業者が連携して取り組んでいる。
(3)環境適合性	・自動車交通から鉄道への転換、新型エンジンを搭載した車両の導入により、騒音、排ガスの軽減など沿線の環境改善が期待できる。
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・余部橋梁の架替(H22)を契機として推進することにより、事業効果を最大に発揮する。 ・沿線地域の市町間で、事業執行に関する合意が得られている。 ・J Rが「はまかぜ」への新車両導入に向け検討を進めている。

山陰本線・播但線輸送改善事業概要図



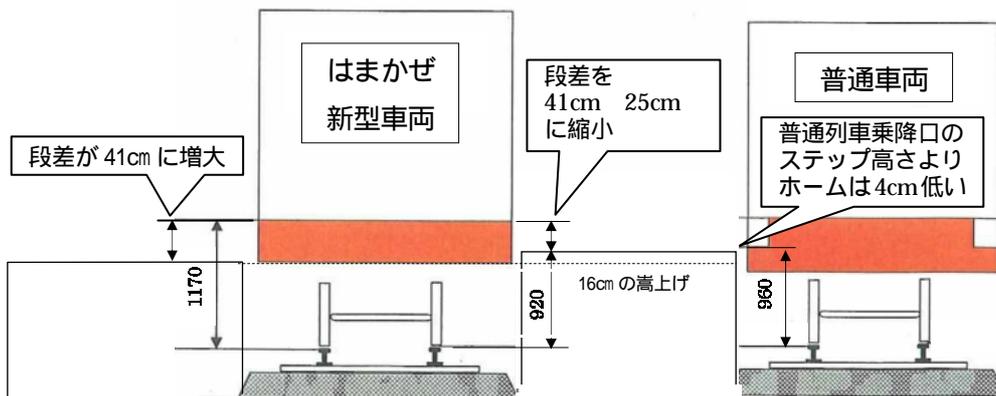
事業スケジュール

内容	H20	H21	H22	H23	H24	H25
地上設備の改良						
・ホーム嵩上げ等		設計・工事				
・踏切信号施設		設計・工事				
・駅部クランク					設計・工事	

地上設備改良の概要

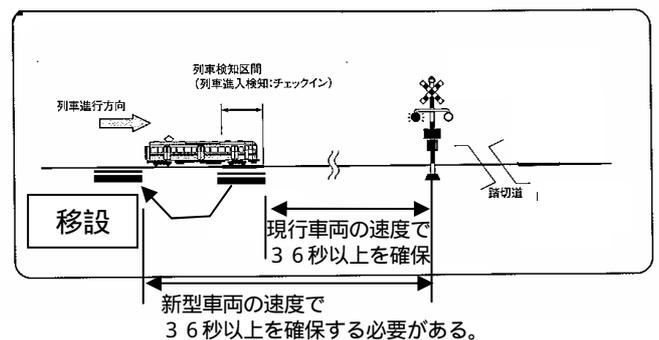
・ホーム高さの嵩上げ

特急はまかぜの導入車両の床面高さと現在のホーム高さの段差は41cmとなり、基準値の38cmを超えるため、新車両導入前に段差を縮小する工事が必要。
(ホーム嵩上げにより、普通列車も、車両乗降口とホームの段差が縮小でき、利便性が向上する。)

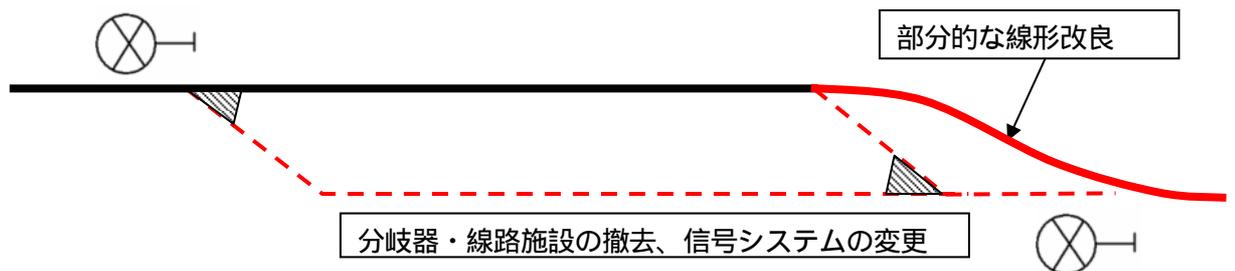


・踏切施設の改良

列車が踏切を通過する 36 秒以上前
(遮断棒がない踏切では 30 秒以上)に
警報機を鳴動させることとなり、
列車速度の向上により「踏切制御子」
の位置変更が必要になる。



・駅部クランク改良



費用便益比の算出：「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005」による。

費用便益比の算出

供用後50年間の費用対効果(単位:千円)

項目	算出結果 (現在価値に換算)
利用者便益	1,401,967
供給者便益	364,673
期末残存価値	6,245
便益計(B)	1,772,885
費用(C)	845,846
B / C	2.10

供用後30年間の費用対効果(単位:千円)

項目	算出結果 (現在価値に換算)
利用者便益	1,128,510
供給者便益	290,376
期末残存価値	13,684
便益計(B)	1,432,570
費用(C)	845,846
B / C	1.69

効果(B)

効果(便益)の種類	効果計測項目	備考
利用者便益	総所要時間の変化 (時間短縮便益)	高速化により短縮した所要時間を 価値換算する。
供給者便益	当該事業者収益の変化 (運賃収入の増加)	・利用者増加による運賃・特急料金等の収益増 ・取得資産に対する公租公課。(固定資産税等)
期末残存価値	減価償却後の残存価値 (スクラップ価値)	期末残存価値 = 建設費 × 0.1 とする。

費用(C)

地上設備改良費 (H21年度から5カ年で均等に投資すると仮定)