

**事後評価調書**  
**【連続立体交差事業】**

**土木局 街路課**

# 事後評価調書

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)	街路課長 池村 和己 (副課長兼鉄道高架係長 市川和幸)	内線	4474 (4482)
------	-----------------	---------------------	---------------------------------	----	----------------

事業種別	街路事業	事業名	連続立体交差事業	事業主体	兵庫県
------	------	-----	----------	------	-----

地区名	JR 山陽本線等加古川駅付近	所在地	加古川市加古川町～野口町
-----	----------------	-----	--------------

事業目的	事業内容
<p>○加古川市中心部の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東播磨地域の中心都市である加古川市の中心市街地において、交通渋滞や事故の原因となっている 12 箇所の踏切を除却し、交差道路の拡幅整備と併せて交通の円滑化を図るため、JR加古川駅付近約 3.3km（山陽本線及び加古川線）の鉄道高架化を行った。</li> </ul> <p>○加古川中心市街地の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車両基地跡地等を利用した区画整理事業等による周辺のまちづくり事業と一体となって、中心市街地の活性化を図った。</li> </ul>	<p>高架延長 L=3,330m (山陽本線 2,377m・加古川線 953m)</p> <p>高架化する駅 加古川駅 (ホーム 3 面 6 線)</p> <p>立体交差する道路 15 路線</p> <p>除却する踏切 12 箇所 (山陽本線 6 箇所 加古川線 6 箇所)</p> <p>【関連事業】</p> <p>JR 加古川橋梁改築事業(国土交通省) 加古川駅北土地区画整理事業(加古川市) 坂元・野口土地区画整理事業(組合) 加古川駅前土地区画整理事業(加古川市)</p>

事業期間	計画	平成 4 年度～平成 17 年度	事業費 (用地補償費)	計画	285 億円 (75 億円) ※H16 再評価時点
	実績	平成 4 年度～平成 17 年度		実績	282 億円 (74 億円)
完了年月	平成 18 年 3 月		過去の評価	H11・16 再評価 (継続)	

## 事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

加古川市の人口は近年横這い傾向であるが、主要幹線道路の交通量は 1.4 倍に増加している。

○加古川市の人口 H2 (239,803) 人 → H17 (267,100) 人 [1.11 倍]

○交通量の状況 (都) 加古川別府港線 H2 (12,180) 台/12h → H21 (16,694) 台/12h [1.37 倍]

## 事業の効果の発現状況

想定した整備効果等	整備後の状況
<p>【直接効果】</p> <p>○市内中心部の交通の円滑化</p>	<p>関連街路事業、区画整理事業及び駅前広場等との一体整備により以下の効果が確認できた。</p> <p>○12 箇所の踏切の除却、加古川陸橋の勾配抵抗が解消され、自動車や人の流れを円滑にし、踏切に起因する交通渋滞や事故を解消した。 (踏切遮断交通量 6.6 万台・時/日 → 0 台・時/日)</p>

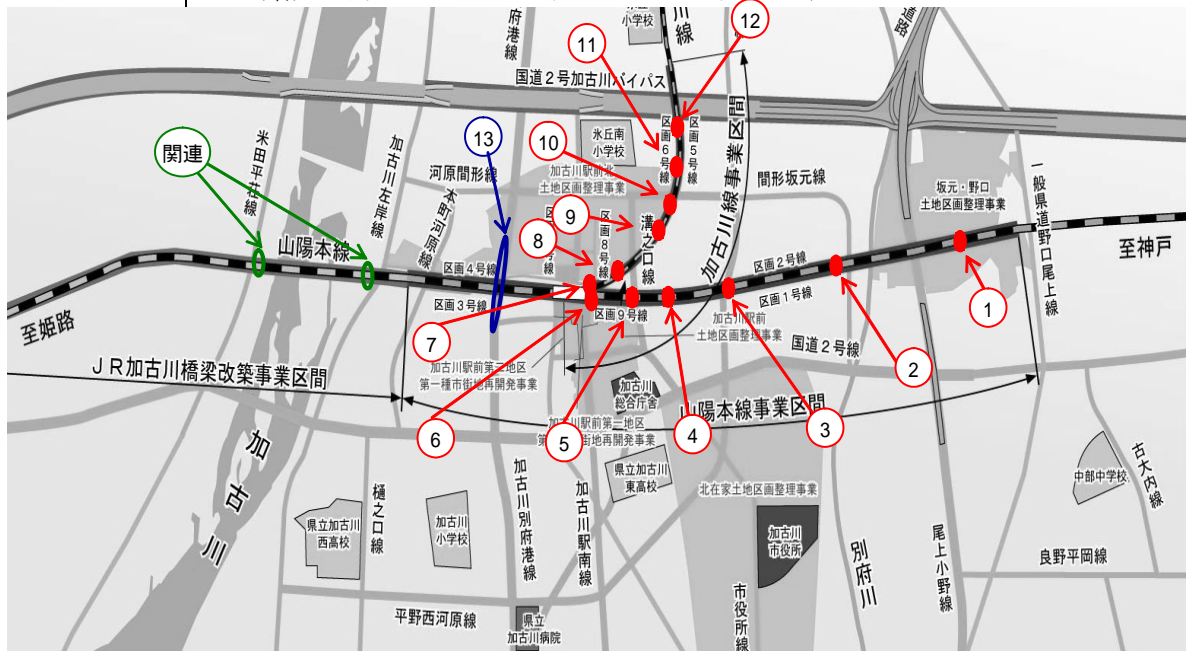


図1 除去踏切箇所図(①～⑫)および加古川陸橋(⑬)

渋滞解消 (⑬加古川陸橋・加古川別府港線)



事業着手前



事業完了後

踏切除去 (⑥案内西踏切)



事業着手前

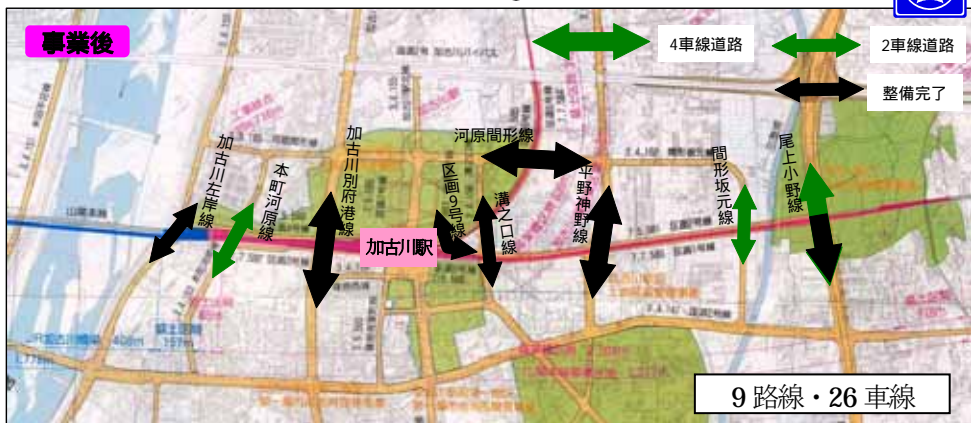


事業完了後

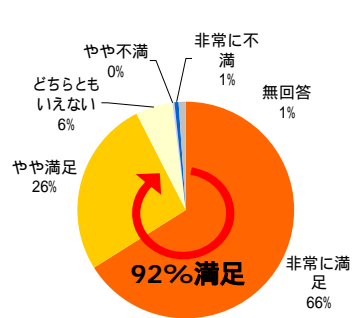
○周辺道路の渋滞軽減

関連する交差道路も整備され、以下の効果が発現できた。

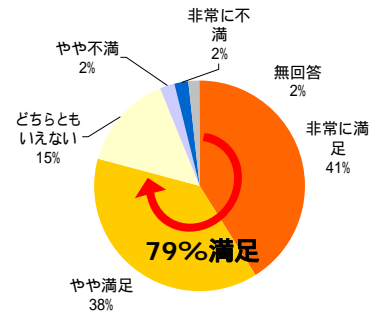
		H14	H21	
・渋滞長の減少	加古川別府港線	800 m	⇒	330m (59%減少)
	平野神野線	280 m	⇒	90m (68%減少)
・旅行速度の向上	加古川別府港線	19.0km/h	⇒	22.9km/h (21%増加)
	平野神野線	14.1km/h	⇒	24.2km/h (72%増加)



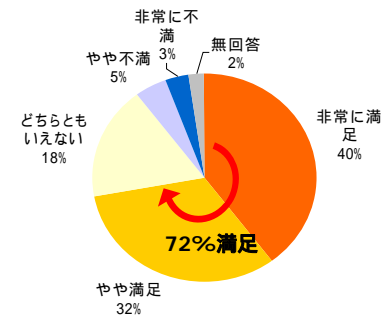
○市民、駅利用者等へのアンケートからも高い満足度が得られた。



・踏切待ちのイライラ度の解消に対して、約9割が満足



・車の流れが良くなり、渋滞が解消したことに対して、約8割が満足

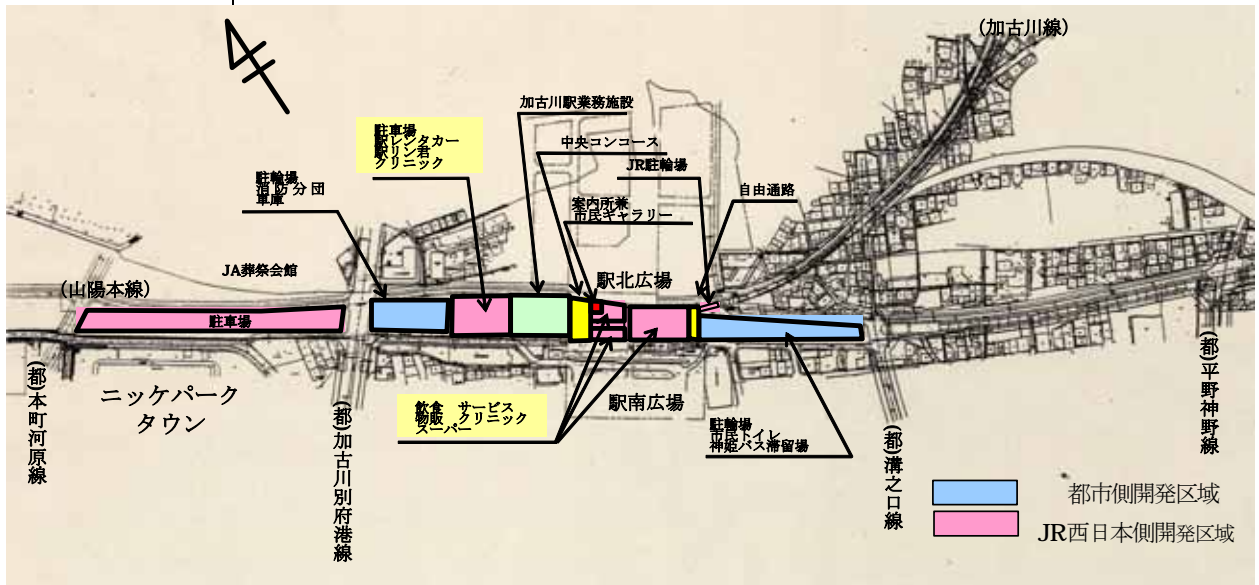


・踏切横断迂回解消に対して、約7割が満足

【平成19年満足度調査】  
 調査対象：ドライバー・JR加古川駅利用者・駅周辺自治会  
 調査日：平成19年3月15日  
 回答者数：798人

○鉄道高架下空間の利用による利便性の向上

○高架下に新たな都市空間ができることによって、平面通路（中央コンコース・自由通路）により南北交通の円滑化が図れ、駐輪場・市民ギャラリー・市民トイレなど行政サービスの向上と、商業施設（スーパー、飲食店等）の立地による駅利用者の利便性が飛躍的に向上した。高架下貸付可能面積 27,093m<sup>2</sup> の内、公共利用面積は当初 4,064 m<sup>2</sup>(15%) の予定であったが、4,213 m<sup>2</sup>(15.6%) の利用が可能となった。



< 自由通路 >



[ 従前駐輪場収容台数1,967台  
 ⇒東西駐輪場収容台数4,304台 ]



< 駐輪場 >

< 商業施設 >



【間接効果】

○交通結節機能の強化

○高架にあわせた駅前広場等の整備（北側：新設 南側：拡張）によりバス・タクシー・マイカーの分離、路線バス系統（かこバス）の新設など交通結節点としての機能が強化された。また、加古川駅北線等のアクセス道路の整備により、駅への寄り付きも改善された。

加古川駅前駅前広場

【整備前】

南広場 約 9,000 m<sup>2</sup>

【整備後】

北広場 約 5,000 m<sup>2</sup>

南広場 約 11,700 m<sup>2</sup>

合計 約 16,700 m<sup>2</sup>

<北側駅前広場>



<南側駅前広場>



○駅機能の高質化

○高架事業により、駅の通過型エレベーター及びエスカレータの整備、多目的トイレ設置等のバリアフリー化を行い、駅構内の移動が快適化した。



通過型エレベーター



多目的トイレ

バリアフリー施設	整備数
エレベーター	3基
エスカレータ	6基
多目的トイレ	2箇所

○駅周辺市街地の健全な発展

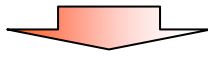
○本事業にあわせて、加古川市等による、下記の都市基盤整備事業が整備され、健全な市街地形成と土地の高度利用化が進み 30 万人都市の中心市街地にふさわしい「格」を備えたまちに生まれ変わりつつある。

事業名	施行者	事業期間
加古川駅北土地区画整理事業	加古川市	H5～H23
坂元・野口土地区画整理事業	組合	H13～H23
加古川駅前土地区画整理事業	加古川市	S52～H22
加古川駅西地区優良建築物等整備事業	民間共同企業体	H19～H21

○駅裏解消、市街地の分断解消

○本事業により、線路で南北に分断されていた市街地の一体化が進んだ。特に、公共施設が未整備のまま市街化が進行していた加古川駅北地区は、本事業にあわせて駅北土地区画整理事業を実施することにより、中心市街地にふさわしい街づくりが大きく進展している。

事業着手前



事業完了後



○JR 加古川橋梁改築事業のコスト削減

○国土交通省は、加古川下流域、特にJR山陽本線加古川橋梁付近の流下能力が低いという問題があったため、連続立交差事業とあわせて橋梁改築事業を同時に実施した。鉄道事業ではあまり例を見ない、事業主体の異なる2つの事業が同時に実施されることにより、事業を個々に実施する場合に比べ、切戻回数・コスト削減が実現できた。

事業中



事業完了後



< JR 加古川橋梁 >

○利用価値の高い空間の創出

○加古川駅構内北西部にあった加古川鉄道部気動車区を加古川線厄神駅終点方北側に移設し、地域の発展に寄与する利用価値の高い土地約1.9haを創出した。(現地点では、区画整理事業中であり、今後住宅地として整備される予定)

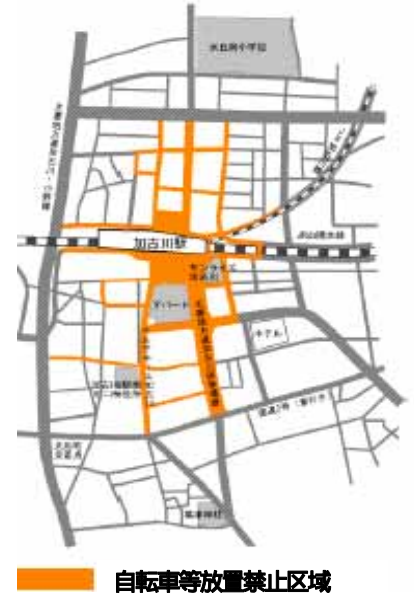
○都市景観の向上

○事業前の駅周辺は、乱雑な駐輪状況であったが、高架下駐輪場の整備（4,304 台収容）にあわせて、放置禁止区域が拡大され、都市景観の向上と快適な歩行空間が確保された。

事業着手前



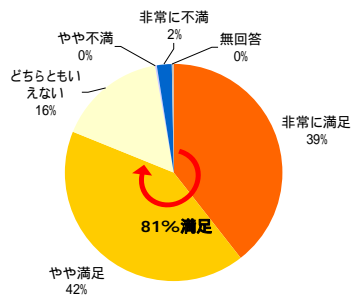
事業完了後



事業実施による周辺環境への影響

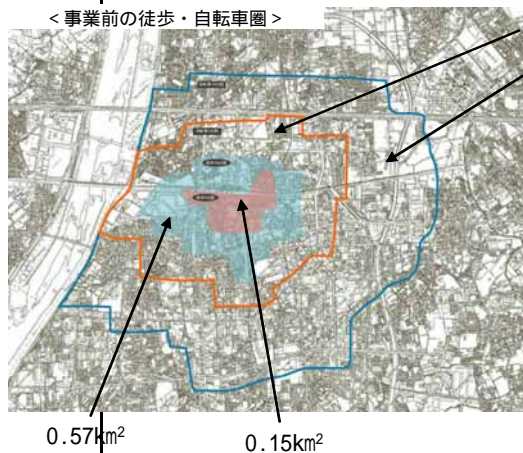
○生活環境

○踏切が除却されたことにより、緊急（消防・救急）車両が列車待ちをせず直ぐ来てくれる安心感について、約8割が満足と回答している。



【平成19年満足度調査】  
 調査対象：ドライバー・JR加古川駅利用者・駅周辺自治会  
 調査日：平成19年3月15日  
 回答者数：798人

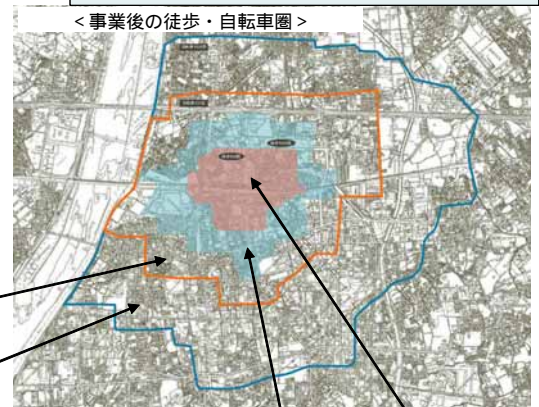
○従前は北側から駅へ直接アクセスできなかったが、高架化により駅コンコース及び東側の自由通路を通して、南北方向の自由な通行が可能となるなど、利便性が飛躍的に向上した。また、周辺道路の整備により駅周辺の徒歩・自転車圏が広がるなど、鉄道をまたいだ人の動きが活性化し、駅や中心市商業施設へのアクセス(日常の買い物等の利便性)が向上した。



徒歩5分圏の拡大  
 事業前：0.15km<sup>2</sup>  
 事業後：0.34km<sup>2</sup> 約2.3倍に拡大  
 中心市街地区の徒歩10分圏カバー率  
 事業前：42.9%  
 事業後：65.4%

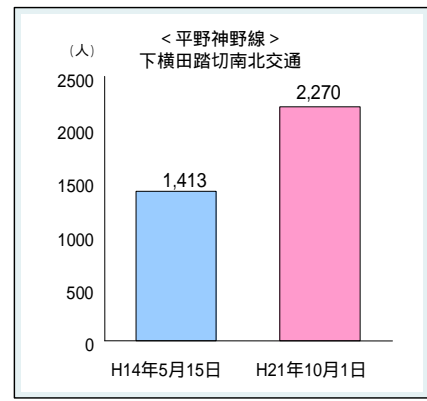
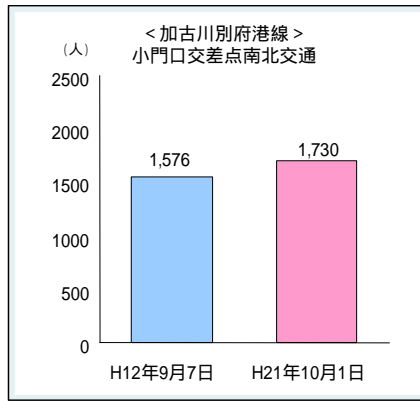


中心市街地面積：1.33(km<sup>2</sup>)



事業前：JR加古川駅南口および北口を起点、徒歩速度4km/h  
 事業後：JR加古川駅中央口を起点、徒歩速度4km/h

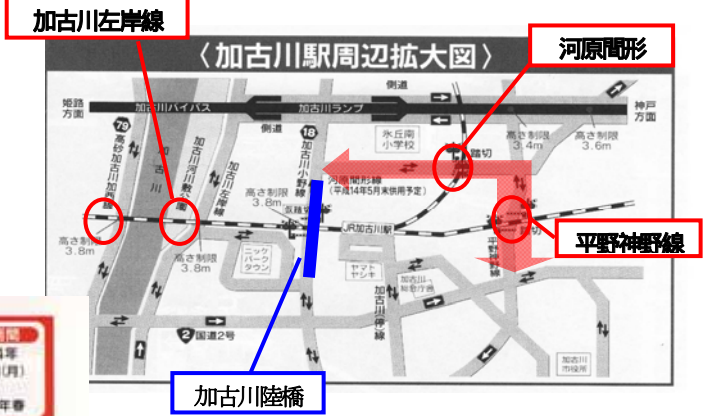
歩行者自転車通行量の増大：1.3倍に向上（H14：2,989人台 → H21：4,000人台）



特徴的な取組み

①加古川陸橋撤去工事において加古川別府港線（交通量 16,000 台/12 時間）が約 12 ヶ月間仮設踏切での通行となるため、著しい交通渋滞が予測された。このため、迂回道路（平野神野線、加古川左岸線、河原間形線等）の整備や JR 加古川線への転換を図るため厄神駅にパークアンドライド駐車場の整備を行った。また、迂回路利用や時差出勤などへの協力依頼をドライバーや一般市民に対して広く周知するべく、市町広報紙（チラシ約 51 万部配布）やラジオ、インターネットなどを用いて十分な広報措置を行った。この結果、撤去工事期間中も大きな交通渋滞を発生させることなく事業を完了することができた。

<迂回道路の整備>  
迂回道路容量拡大のため、加古川左岸線の踏切除却、平野神野線の 4 車整備・河原曲形線の整備を行った。



**加古川陸橋工事中(踏切通行)**

工事期間  
平成14年  
6月3日(月)  
～  
平成15年春

JR山陽本線高架工事に伴う加古川陸橋撤去工事期間中は踏切通行となっています。

- ・工事期間中の朝夕の混雑時間帯における通行の自棄にご協力をお願いいたします。
- ・工事期間中の加古川小野線以外の道路利用にご協力をお願いいたします。
- ・工事期間中の自動車から鉄道等他の交通手段への変更にご協力をお願いいたします。
- ・工事期間中のJR加古川線厄神駅でのパークアンドライドにご協力をお願いいたします。

**〈工事箇所拡大図〉**

■お問い合わせ先:  
兵庫県道庁建設部 加古川土木事務所 鉄道高架対策室 TEL(0784)21-8400  
ホームページ(建設部) http://web.sref.hyogo.jp/higashiharima/yaendo/index.html  
(加古川河川工事課) http://kakopawa.kakotasaku.jp/index.html

<加古川左岸線>

事業中



事業完了後





②事業期間中は、小学生対象の現場見学会の開催、市内の加古川東・加古川北・加古川西・加古川南の県立4高校美術部による仮設フェンスへの壁画作成などを通じて、地域の事業への関心を高め、住民参加など、地元と一体となった事業展開を図ることにより、事業の円滑な推進を図った。



<レールウォーク市民約 1,300 人>



<小学生見学会約 240 人>



<製作延べ人数 486 人>

現場見学会の開催

壁画ギャラリーの作成

### 改善措置の必要性

・JR 加古川駅周辺の交通円滑化、安全性、快適性、利便性の向上等の効果が確認できること、また、事業に対する住民の満足度も高いことが確認できたことから、特段の改善措置の必要性はない。

### 同種事業の計画・調査・事業実施のあり方、事業評価手法の改善等

#### ○連続立体交差事業の進め方

・連続立体交差事業は、関連街路整備、土地区画整理、駅周辺整備等を一体的に行うもので、街の構造を一新し、まちづくりの根幹に関わる大規模な事業であるが、計画から事業完了まで長期間を要する。本事業においても、事業化に向けた準備は昭和 54 年から始まり、事業完了まで約 27 年の年月を要しており、四半世紀にわたる息の長い事業であった。しかし、区画整理事業等とあわせて行ったことにより、まちは大きく変貌し大きな効果を発現した。

・今後、新規事業化を行う場合も、地元市とともに当該地域のまちづくり上の観点から必要となる整備内容を十分吟味し、関連する事業とあわせて行うことが重要であり、そのためにも実現に向けた事前準備（地域との合意形成等）に十分な時間をかけて行うことが不可欠である。

#### ○工事期間中の交通渋滞対策の徹底

・本事業では、主要幹線道路である加古川別府港線の加古川陸橋撤去工事における交通渋滞対策として、迂回道路の整備、交通手段の転換施策、市民への協力依頼等の広報活動など徹底的な交通処理対策を行った結果、懸念されていた交通渋滞を発生させることなく、工事を終えることができた。

・現在、山陽電鉄西新町駅付近連続立体交差事業において、国道 2 号の跨線橋を撤去し平面 4 車線化する「逆転立体」工事に着手しており、仮踏切等による通行規制を行う際には、本事業で得られた交通処理対策のノウハウを十分に活かすため、資料・記録を再整理し有効に活用する必要がある。

### 事業平面図



連立事業

関連事業