

# 継続事業評価調書

## 【街路事業】

都市計画道路 加古川別府港線（中津）

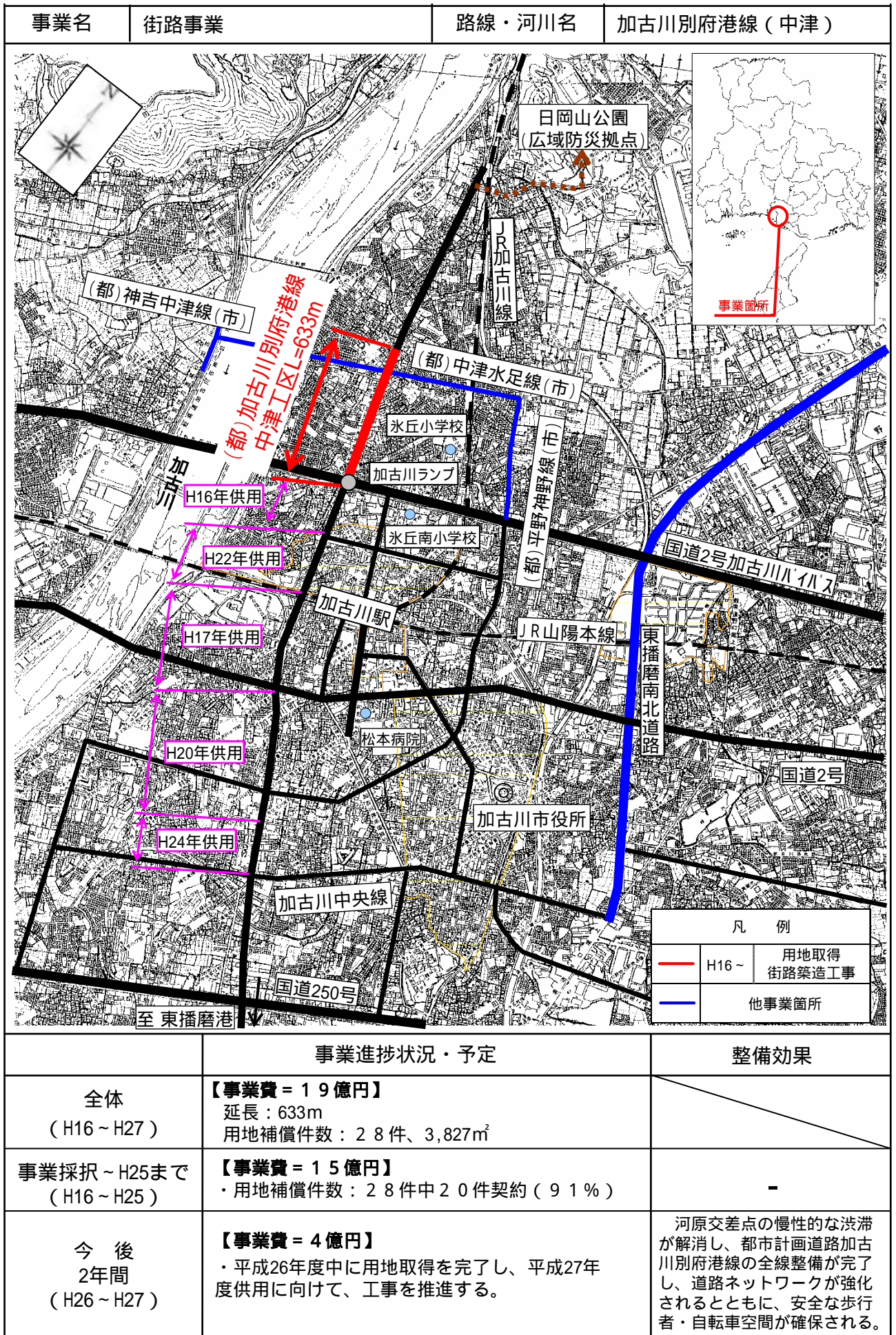
県土整備部

土木局 道路街路課

投資事業評価調書（継続：再評価）

部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	街路担当参事 服部 洋平 (課長補佐兼街路係長 細井 将史)	内線	4474 (4480)	
事業種目	街路事業	新規評価年度	H15	現計画	新規評価時点	
事業名	都市計画道路 加古川別府港線(中津)	事業採択年度	H16	総事業費	19億円	15億円
		着工年度	H17	内地補償費	15億円	12億円
事業区間	加古川市加古川町河原～加古川町中津	完成予定年度	H27	H27	H22	
		進捗率 (内用補進捗率)	81% (91%)	-	-	
		残事業費	4億円	-	-	
事業の目的			事業内容【】: 新規評価時点			
<b>渋滞交差点の解消</b> ・渋滞交差点解消プログラムに基づき、国道2号加古川バイパス加古川ランプ(河原交差点)付近の慢性的な渋滞解消を図る。 <b>緊急輸送道路の早期整備</b> ・地震等の大規模災害に備え、耐震岸壁を有する東播磨港と東播磨地域の広域防災拠点である日岡山公園を結ぶ緊急輸送道路の早期整備を図る。 <b>歩行者・自転車の安全確保</b> ・通学児童等歩行者と自転車が輻輳する現道の交通安全を確保する。			延長 : 道路改築 633m【513m】 道路規格: 第4種第1級 幅員 計画: 2車線 両側歩道5m W=6.5m(20.0m) 現況: 2車線 両側歩道2m W=6.5m(12.5m) 計画交通量: 12,700台/日(H42年予測) 【12,300台/日(H22年予測)】 現道交通量(H22実測) 自動車: 15,608台/日 歩行者: 561人/12h 自転車: 548台/12h [負担割合: 国55%、県22.5%、市22.5%]			
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	平成18年3月にJR山陽本線等加古川駅付近連続立体交差事業が完成。 新規評価時点以降、平成24年11月までに、本路線の国道2号加古川バイパス～加古川中央線間の他工区の整備が順次完成し、当該工区を残すのみ。 【新規評価時点からの事業計画・総事業費・工期の変更概要】 (都)中津水足線との交差点以北について、擦付け区間120mを追加したことにより、工事費が1億円増加した。 ガソリンスタンドや店舗等における補償費の精査により、用地補償費が3億円増加した。 用地取得にあたり、相続問題による用地交渉の難航や、公図訂正作業に不測の日数を要したこと等により、当初予定より期間を5年延伸し、完成を平成27年度とする。					
進捗状況	進捗率は81%、用地取得率91%である。 平成26年度中に用地取得を完了し、平成27年度供用に向けて、工事を推進する。					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び対応方針 (H15年度新規評価)	【審査会意見】 新規着手妥当 道路幅員に伴い移転する商店・住居等が多数あることから、事業実施に際しては街路整備後の景観等を含むまちづくりを十分に検討されたい。 【対応方針】 移転は片側(西側)のみであり、移転後も残地内で再建しているところが多く、まちの賑わいは保たれている。また、広幅員の歩道や植栽帯の整備により景観にも配慮する。					
(1)必要性	国道2号加古川バイパス加古川ランプとの河原交差点では、深刻な交通渋滞(南行き渋滞長650m)が発生しており、交差点を改良し、円滑な交通流を確保する必要がある。 通学路に指定されているが、歩道が狭く(W=1.5m)、通勤・通学の自転車利用が多く(548台/12h)、早急に安全な歩行者・自転車空間を確保する必要がある。 (現道の事故件数17件/年)					
(2)有効性 ・効率性  (執行環境状況)	費用便益比 B/C=1.5(全体)(新規評価時B/C=2.4、残事業B/C=7.7) 地震等の広域災害時には、耐震岸壁を有する東播磨港と東播磨地域の広域防災拠点である日岡山公園を結び、救援物資の輸送など主要な緊急輸送道路としての機能を発揮する。 自転車歩行者道のうち、自転車走行部をカラー舗装化することで、歩行者・自転車双方の安全性が高まる。 用地取得率は90%を超えており、平成26年度中に用地取得を完了する。					
(3)環境適合性 (騒音・沿道環境)	低騒音舗装による騒音低減とともに、広幅員でゆとりある歩道空間や植栽により沿道景観の向上を図る。					
(4)優先性	加古川別府港線の整備は、本事業区間を残して完了しており、加古川市が施行中の中津水足線と一体的に整備することで、加古川駅を中心とする環状道路網が強化される。					
再評価の結果	継続	理由	事業の必要性は、事業採択時と変わっておらず、渋滞解消や交通安全確保のため、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）





# 加古川別府港線（中津工区）の整備の必要性



狭い歩道で  
歩行者が危険

JR加古川線

〔優先性〕  
（都）中津水足線と一体的に整備  
することで道路ネットワークが強化さ  
れる

中津交差点

（都）神吉中津線（市）

加古川

（都）中津水足線（市）

現況交通量: 15,608台/日  
歩行者: 561人/12h  
自転車: 548台/12h  
(H22実測)

最大渋滞長: 650m  
最大通過時間: 13分

氷丘小学校

最大渋滞長: 980m  
最大通過時間: 12分

加古川ランプ

最大渋滞長: 280m  
最大通過時間: 6分

河原交差点

国道2号加古川バイパス

〔必要性〕  
河原交差点の慢性的な渋滞解消  
歩行者・自転車の安全確保  
人身事故件数: 17件/年(3年平均)

人身事故件数	
平成22年	20件
平成23年	15件
平成24年	16件
計	51件

最大渋滞長: 460m  
最大通過時間: 17分

氷丘南小学校

河原交差点の  
慢性的渋滞

加古川駅

JR山陽本線

国道2号

松本病院(2次救急)

街路 - 3

凡 例	
<span style="color: red;">—</span>	事業区間
<span style="color: blue;">—</span>	他事業区間
<span style="color: purple;">■■■</span>	主な通学路

渋滞調査: H20.11.26(水)



# 加古川別府港線(中津) 現況写真

## 渋滞状況



## 渋滞状況



# 加古川別府港線(中津) 現況写真

## 歩行者・自転車通行状況

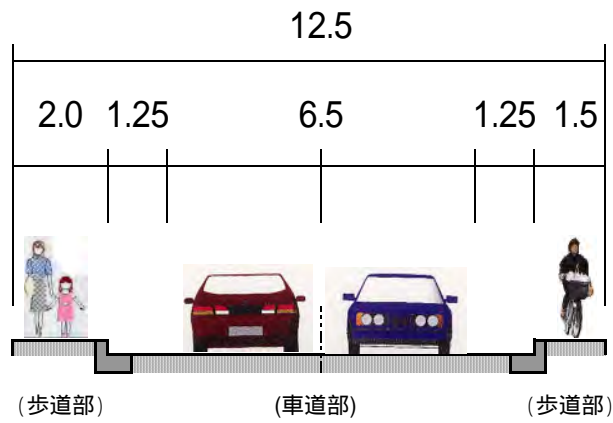


## 自転車通行状況





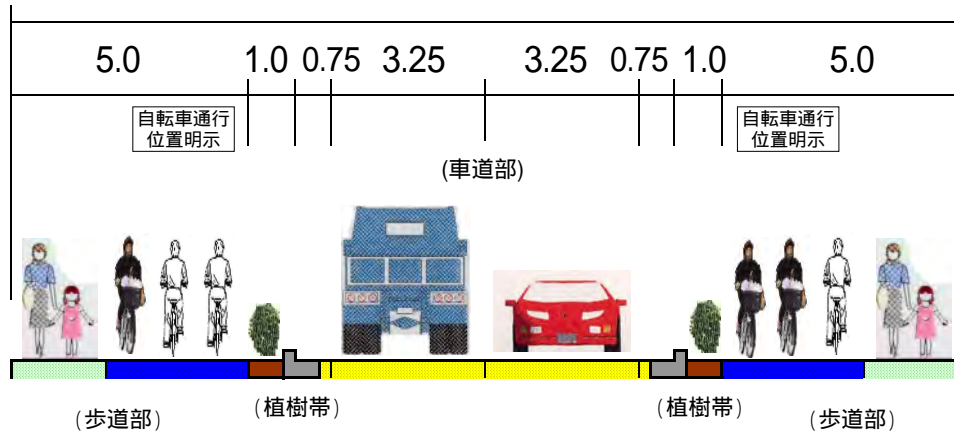
# 現況横断面図



# 計画横断面図

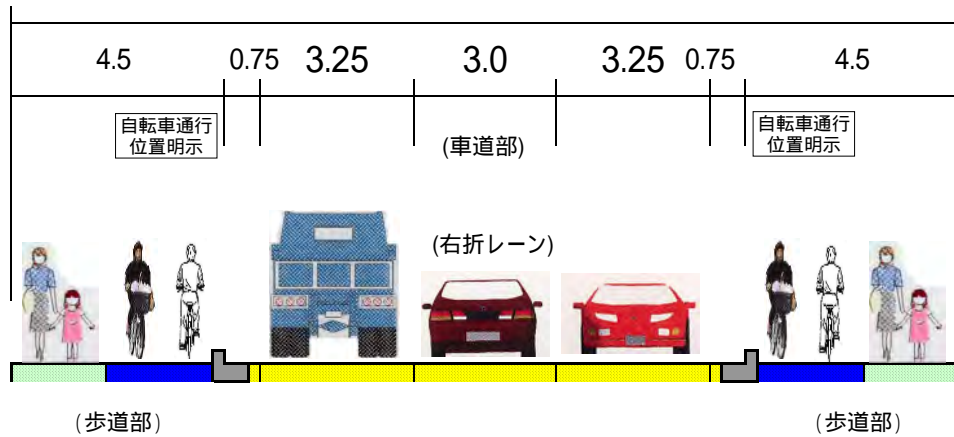
(一般部)

20.0



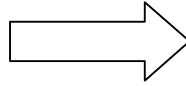
(交差点部)

20.0

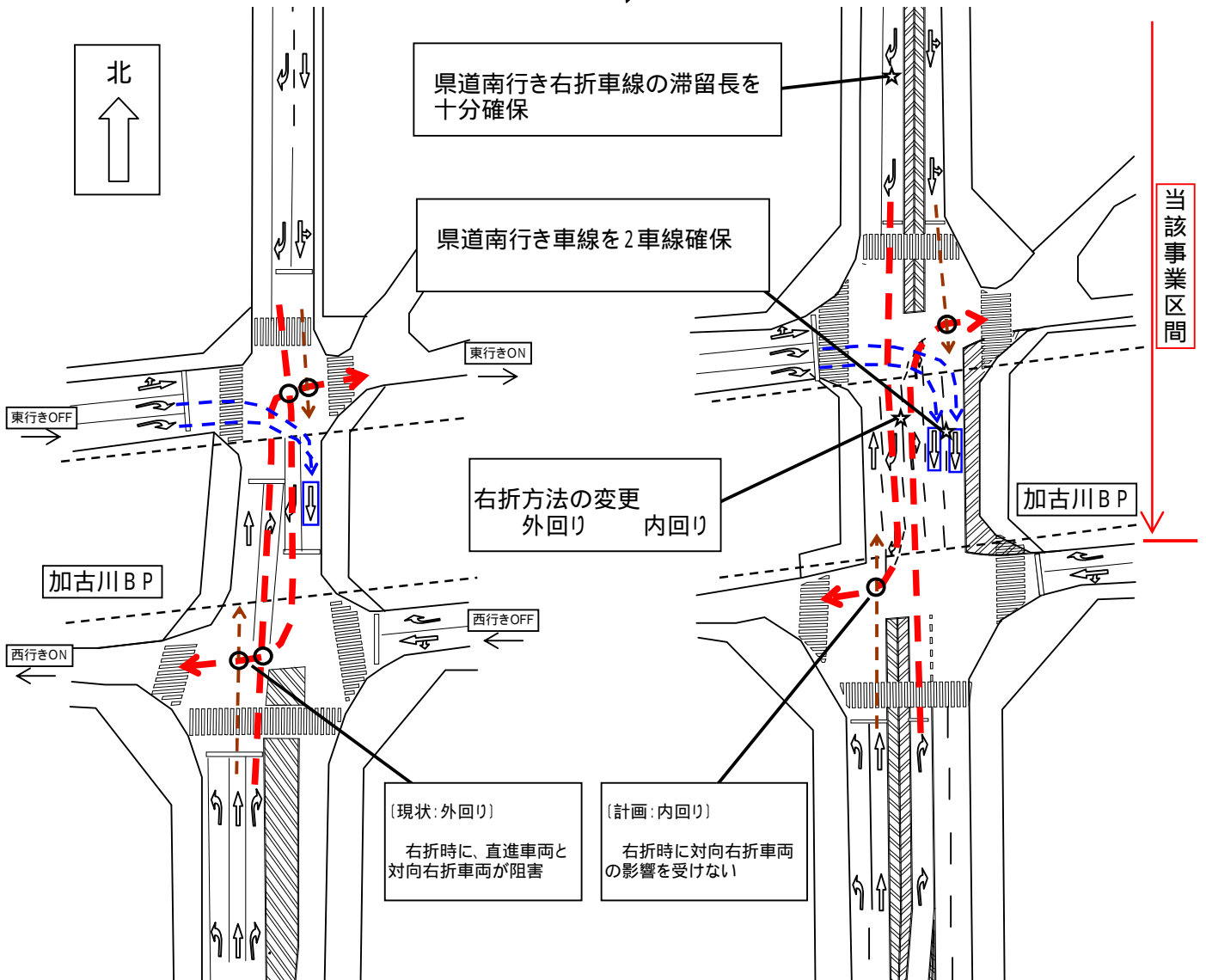


# 河原交差点 改良計画

現況

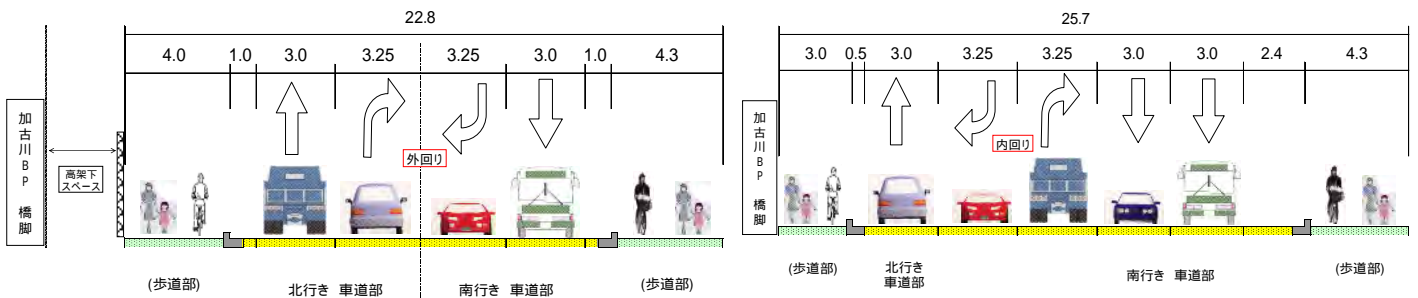


計画



改良前 断面図

改良後 断面図



西行きONランプへの右折車両が多い  
 右折車線の滞留長を十分確保  
 東行きOFFランプの右折車線が2車線あるが、県道の南行き車線が1車線しかないため効果を発揮していない  
 南行き車線を2車線確保  
 現状では、右折車両が直進車両と対向右折車両で阻害  
 内回り方式にすることで、対向右折車両の影響を受けずに右折可能



1 実施工程表

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
設計	■											
測量・調査	■	■										
用地補償	■	■	■	■	■	■						
道路改築工事						■	■			■	■	■

■ : 前回計画  
■ : 実施・計画

2 事業効果について

(1) 費用対効果

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
街路	走行時間短縮便益 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無し時の走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: (交通量 × 移動時間 × 時間価値原単位) × 365日
	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	整備無し時の走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離 × 走行経費原単位) × 365日
	交通事故減少便益 交通事故が減少することによる便益	整備無し時の交通事故損失額 - 整備有りの交通事故損失額 事故損失額: (交通量 × 距離 × 交差点以外の事故損失原単位 + 交通量 × 交差点数 × 交差点部事故損失原単位)

費用便益比(B/C) 算出根拠

事業	事業名	B(便益)		代表的な効果	C(費用)			B/C	
		便益額 (百万円)			総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)		
街路	都市計画道路 加古川別府港線 (中津工区)	全体事業費	走行時間短縮便益	2,827	・時間短縮 約3分 約2分 ・計画交通量 12,700台/日	1,961	1,932	29	1.5
			走行経費減少便益	108					
			交通事故減少便益	39					
			計	2,974					
		残事業費	走行時間短縮便益	2,827	・時間短縮 約3分 約2分 ・計画交通量 12,700台/日	387	358	29	7.7
			走行経費減少便益	108					
			交通事故減少便益	39					
			計	2,974					

(2) 費用対効果に含まれない効果

耐震岸壁を有する東播磨港と広域防災拠点である日岡山公園を結ぶ緊急輸送道路としての機能を発揮  
 自転車走行部の明示により、歩行者、自転車双方の安全を確保  
 市中心部の円滑な交通を確保し、JR加古川駅へのアクセスが向上し、中心市街地活性化の効果を発現  
 河原交差点の交通渋滞が解消し、バスの定時運行が確保され、バス利用が促進

# 道路・街路事業の効果

対象事業:都市計画道路事業 (都)加古川別府港線(中津工区)

## (1) 費用対効果

効果項目(費用対効果の便益内容)
走行時間短縮(目的地までの時間短縮)
走行経費減少(走行速度の向上や走行距離の短縮による、燃料費の節約など)
交通事故減少

## (2) 費用対効果に含まれない効果

評価の視点	効果項目	該当する事業内容等	
安全・安心の確保	災害時	緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 (緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路の整備)	耐震岸壁を有する東播磨港と広域防災拠点である日岡山公園とを結ぶ緊急輸送道路の整備
	平時	救助・救援活動の支援 (災害時の通行不能や孤立集落の解消)	
		減災対策への取り組み (二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保)	火災時の延焼遮断帯としての機能を確保
		救急医療体制の支援	松本病院(2次救急病院)へのアクセス向上
地域の活性化	交通安全対策	・自転車走行部の明示により、歩行者、自転車双方の安全を確保 ・河原交差点の、右折方法を外回り方式から内回り方式に変更することで、自動車交通の安全性が向上	
	地域間交流の促進		
	中心市街地の活性化	市中心部への広域交通の入口である加古川ランプの渋滞解消により、交通流が円滑化され、中心市街地が活性化	
	地域産業の活性化		
円滑な交通体系の確保	観光支援	総合公園である日岡山公園への市内中心部からのアクセス向上	
	地域プロジェクト等支援	加古川市施行の中津水足線等と一体的に整備することで道路ネットワークを強化	
地域の環境改善	公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	・JR加古川駅へのアクセス向上 ・河原交差点の交通渋滞が解消し、バスの定時運行が確保され、バス利用が促進	
	沿道環境の改善 景観形成	車道部の低騒音舗装による車両騒音の低減	

印は当該事業効果の主な項目