

投資事業評価調書（新規）

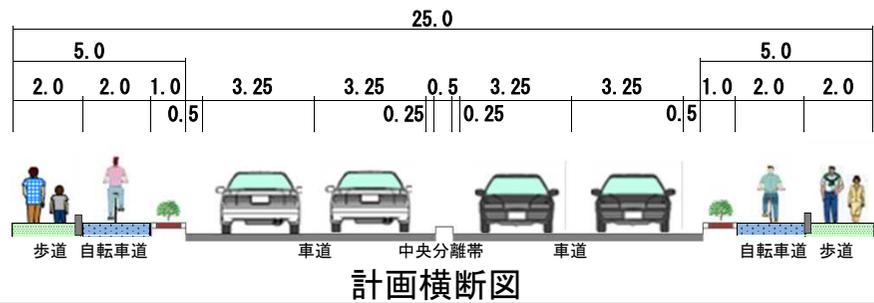
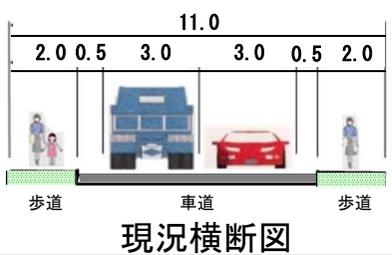
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	街路担当参事 上野 敏明 (街路班長 芦田 渉)	内線	4474 (4480)	
事業種目	事業名	事業区間	総事業費	内用地補償費	着手予定年度	完了予定年度
街路事業	都市計画道路 国道2号線（加古川橋）	加古川市加古川町 ほんまち よねだちょうせんどう 本町～米田町 船頭	75億円	27億円	平成30年度	平成37年度
事業目的			事業内容			
<p>当該路線は、県南部の都市の骨格を形成する広域幹線道路であるが、東播磨道から加古川橋までの区間は、慢性的な交通混雑の解消及び中心市街地部の一方通行の解除のため、将来4車線化する計画としている。</p> <p>○老朽化対策</p> <p>加古川橋は築90年を経過した老朽橋であり、H26豪雨による河床洗掘を受け、早急な対応が必要となったため、将来4車線化計画に基づき、2車線架替を先行して実施する。</p> <p>○渋滞緩和</p> <p>交差点改良を実施し、交通渋滞の緩和を図る。</p>			<p>【延長】道路改築 延長660m 橋梁架替 380m（橋長） 交差点改良 2箇所</p> <p>【構造規格】第4種第1級</p> <p>【計画幅員】2車線 両側歩道 2.0m 車道 6.5m（全幅 12.3m）</p> <p>【計画交通量】21,000台/日（H42年予測）</p> <p>【現況交通量】 自動車：20,143台/日（H25実測） 歩行者：179人/12h（H22センサス） 自転車：993台/12h（H22センサス）</p> <p>【負担割合】 国55%、県22.5%、市22.5%</p>			
評価視点		評価結果の説明				
(1) 必要性		<p>①東播磨道から加古川橋までの3.1kmを段階的に4車線化し、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>②加古川橋が築90年を経過し、早急な老朽化対策が必要である。</p> <p>③加古川橋西詰交差点は渋滞交差点に指定されており、慢性的に渋滞が発生している。〔最大渋滞長（東行き）：L=1,010m〕</p>				
(2) 有効性・効率性		<p>①費用便益比 B/C=1.3（対象：東播磨道から加古川橋間の4車線化）</p> <p>②老朽橋を架替することにより、河川流下を阻害する橋脚数を減らし、河積を増加させることで、治水安全度が向上するとともに、緊急輸送道路の機能を確保する。</p> <p>③六叉路交差点を四叉路交差点に改良し、加古川橋西詰交差点の東行きに、右折レーンを新設することで渋滞を緩和し、円滑な自動車走行に寄与する。</p>				
○執行環境状況		<p>①国会議員、県会議員、加古川市、市会議員、商工会、町内会等から構成される加古川市国道2号等整備促進協議会より、早期整備の要望書が提出される等、事業執行環境が整っている。</p> <p>②平成30年3月都市計画変更予定</p>				
(3) 環境適合性		<p>①交差点改良を実施し、渋滞を緩和することで、自動車排気ガスの発生が減少する等、都市環境の改善に寄与する。</p>				
(4) 優先性		<p>①地域の防災道路強靱化プランに位置づけられており、災害に強い強靱な県土づくりを進める上で早期整備が必要である。</p> <p>②加古川橋西詰交差点が、新渋滞交差点解消プログラムに位置づけられており、早期整備が必要である。</p>				
【事後評価】 対象・対象外		<p>①全線完成後に費用便益の3便益に加え、地域の活性化効果、事業に対する県民の満足感等について検証し、事後評価を行う。</p>				

国道2号 加古川市内 4車線化

位置図



○一般部

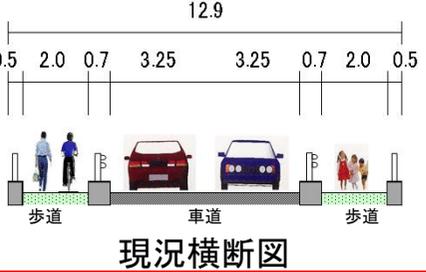


○工区別の整備計画

	整備内容	着手時期
①平野工区	4車線化	H30
②寺家町工区	4車線化	H31以降着手
③本町工区	4車線化	他工区の進捗を見て判断
④加古川橋工区	2車線架替*	H30

*4車線化は2車線架替後の交通状況を見て判断

○橋梁部



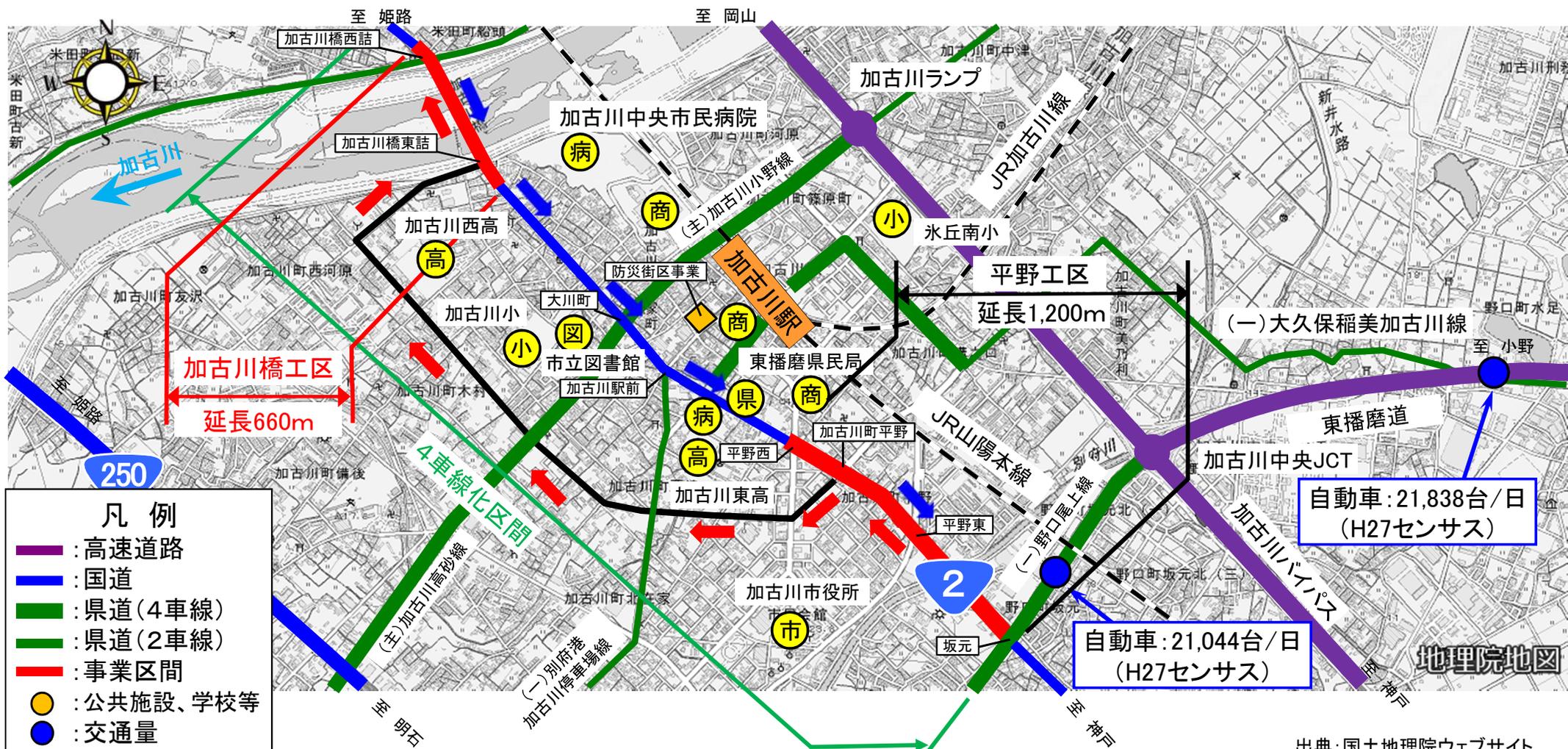
【先行着手の理由】

- ①平野工区
 - ・唯一の片側1車線区間で交通容量が不足。
 - ・今後、東播磨道の整備が進み、さらなる交通量の増加が見込まれるため。
- ④加古川橋工区
 - ・橋梁の老朽化対策と、橋梁基礎の河床洗掘に対応するため。

事業の必要性

- ①東西交通の要である国道2号は、慢性的な交通混雑が発生(交通容量不足、渋滞交差点:加古川橋西詰)
- ②加古川駅の周辺は4車線化が進んだものの、平野工区は片側1車線のため道路ネットワーク機能が十分に発揮できない
- ③東播磨道第1期が開通(H26.3)。平成30年代に小野市までの全線開通を予定。交通量が更に増加する見込み
- ④加古川橋東詰～平野西が東行き一方通行区間となっており、迂回交通の発生など中心市街地へのアクセスが不便

→東播磨道から加古川橋までを段階的に4車線化し、一方通行を解除することにより、道路ネットワークの機能発揮、慢性的な交通混雑の解消、中心市街地へのアクセスを改善し、まちの発展を支える。



街路事業 都市計画道路 国道2号線〔加古川橋〕

事業の必要性

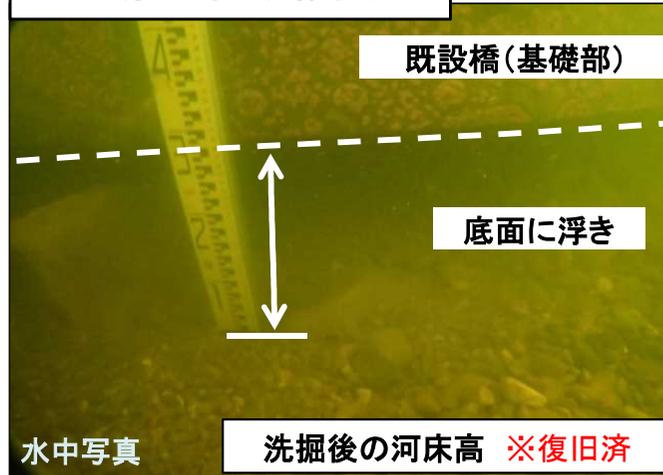
- ①既設橋は老朽化が進んでおり、H26豪雨時には局所的に河床洗掘が発生
- ②架替により、橋脚数を減らし、河川の治水安全度を向上【16基→5基(予定)】

現況写真



至 加古川市街

H26豪雨時の洗掘状況



水中写真

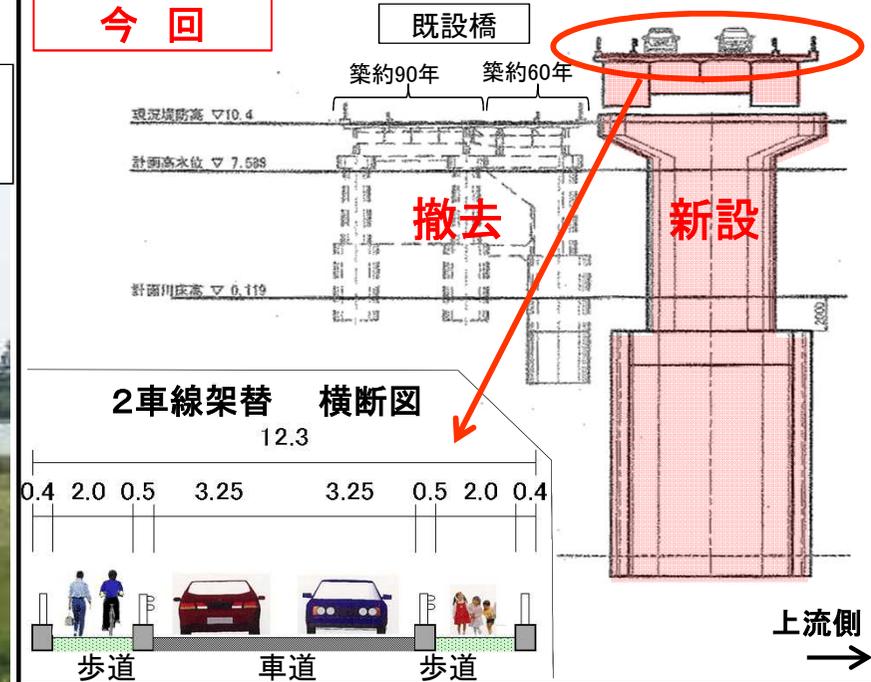
洗掘後の河床高 ※復旧済

街路-4

事業区間: 加古川市加古川町
本町～米田町
事業概要: ・橋梁架替1橋(2車線)
・交差点改良2箇所
延長 : 660m (うち橋梁380m)
幅員 : 6.5m(12.3m)
総事業費: 75億円
事業期間: H30～H37

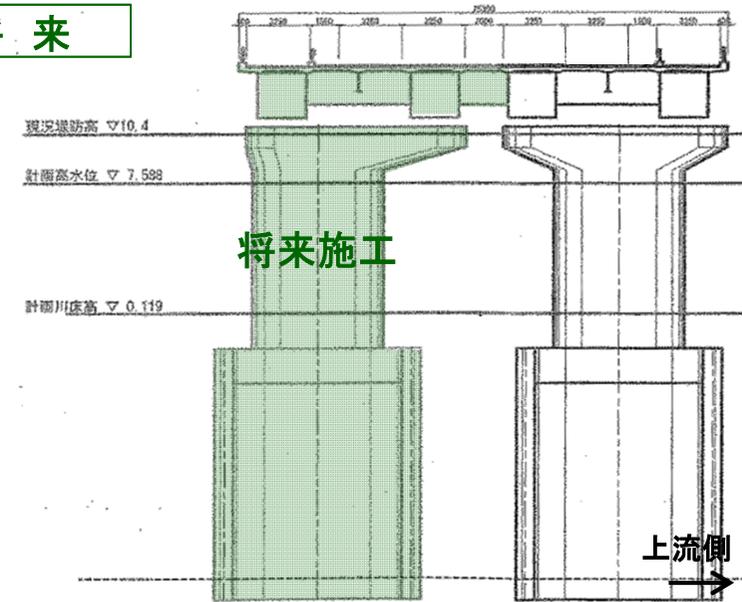
ステップ1: 既設橋上流側に2車線橋梁を新設し、既設橋を撤去

今回



ステップ2: 既設橋のあった場所に2車線橋梁を将来追加し、4車線化

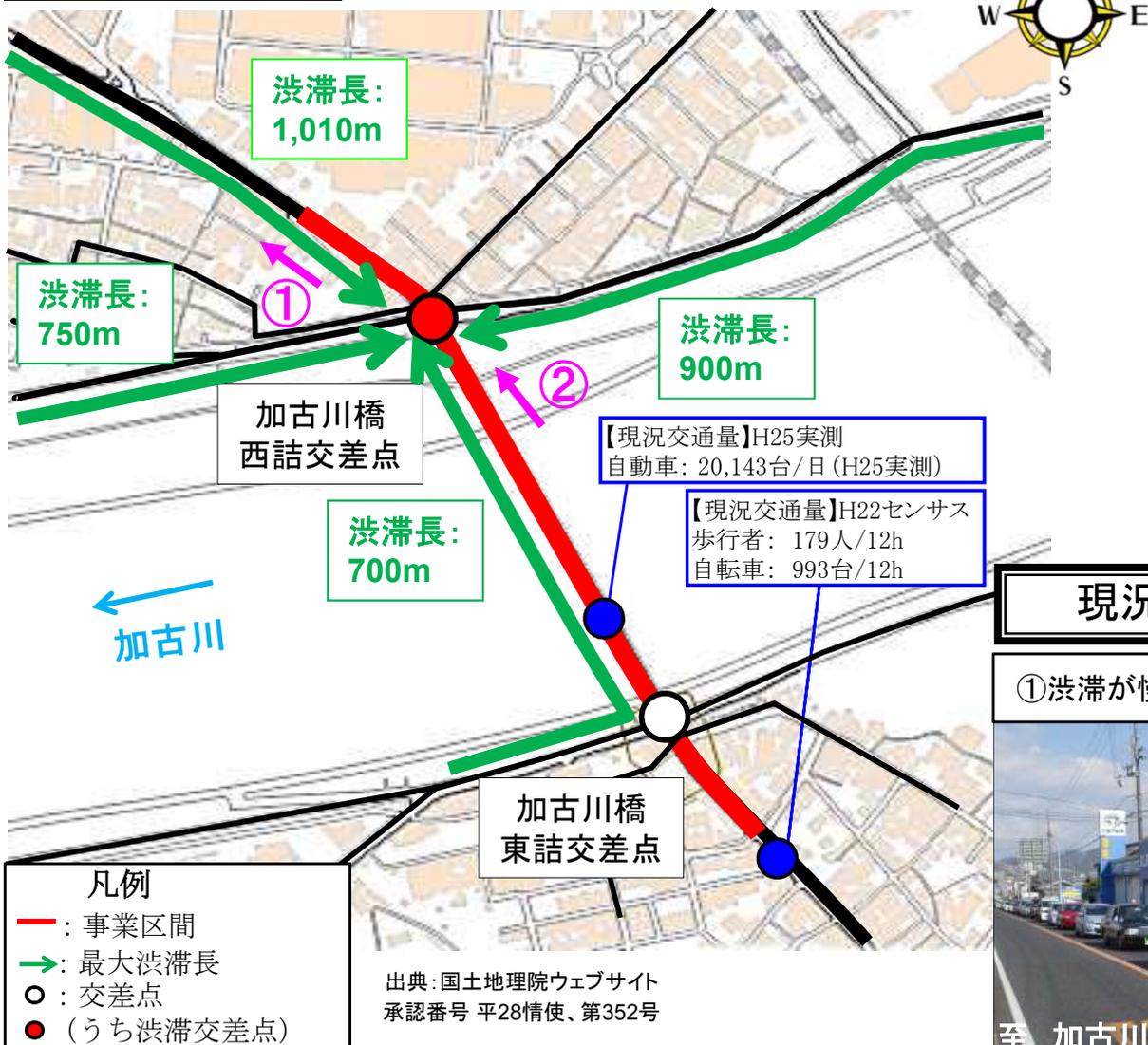
将来



事業の必要性

- ①交差点改良(六叉路→四叉路)に合わせて信号サイクルを改善することで、国道2号等、主要方向の通行可能時間が増加される(見込み)
- ②右折レーン(東行き)の新設により、滞留長が確保される

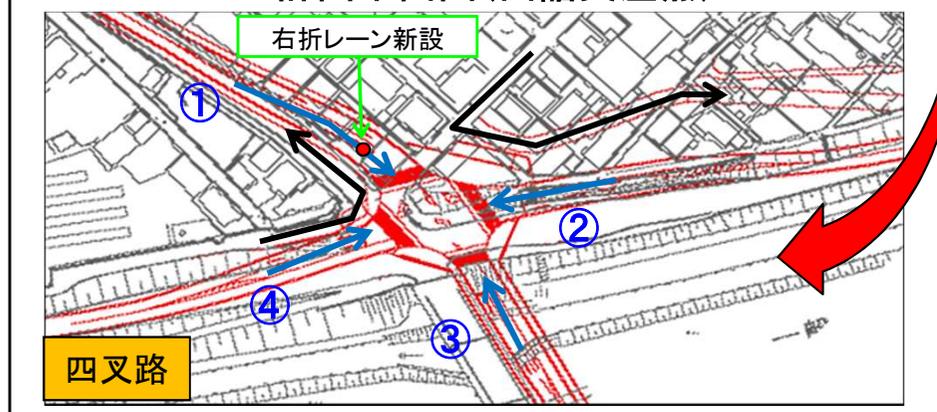
平面図



現況平面図(西詰交差点)



計画平面図(西詰交差点)

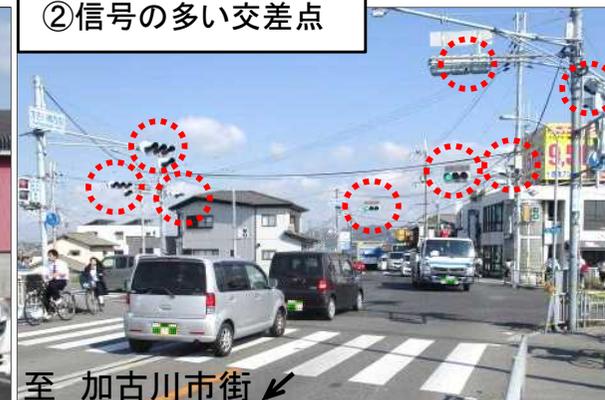


現況写真

①渋滞が慢性的に発生



②信号の多い交差点



1 実施工程表

	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
調査設計								
用地補償								
工 事								

2 事業効果について

(1) 費用対効果 対象：東播磨道から加古川橋間の4車線化

①便益 (B) の項目

事業	B(便益)	算出方法
街路	①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	整備無しの走行時間費用－整備有りの走行時間費用 走行時間費用; $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365\text{日}$
	②走行経費減少便益 ○走行速度の向上や走行距離の短縮により、燃料費などが節減される便益	整備無しの走行経費－整備有りの走行経費 走行経費; $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365\text{日}$
	③交通事故減少便益 ○中央分離帯の設置や通過する主要交差点の減少により、交通事故が減少する便益	整備無しの事故損失額－整備有りの事故損失額 事故損失額; $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位})$

②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)		
街路	(都)国道2号線 道路改築	①走行時間短縮便益	19,294	時間短縮: 5.0分→3.0分	17,179	16,930	249	1.3
		②走行経費減少便益	2,401	現況交通量 17,672台/日				
		③交通事故減少便益	1,032	計画交通量 25,500台/日				
		計	22,727					

※本表の費用便益比は、全工区（平野工区、寺家町工区、本町工区、加古川橋工区）の開通により一体的な効果を発揮することから、全工区を対象として算出した。

※代表的な効果には、平野工区の数値を記載。

(2) 費用対効果に含まれない効果

- ① (災害時) 広域防災時に緊急車両などの円滑な通行を確保する広域防災軸の整備
緊急輸送道路として加古川市役所などの防災拠点へのアクセスを強化
(平時) 市中心部へのアクセスを円滑にし、中心市街地活性化の効果を発現
- ② 広幅員の歩道、自転車道の整備による交通安全性の向上
- ③ JR加古川駅へのアクセス性を高め、交通結節機能を強化
- ④ 電線類の地中化などにより沿道環境を改善
- ⑤ 河川の流下を阻害する橋脚数を削減し、治水安全度を向上

道路・街路事業の効果

対象事業：街路事業（都）国道2号線

（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	
①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）	○	・老朽橋の架替による災害時の緊急車両等の円滑な走行確保
		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）	—	—
	平時	救急医療体制の支援	○	・加古川中央市民病院へのアクセス性が向上
		交通安全対策	—	—
	②地域の活性化	地域間交流の促進		—
中心市街地の活性化		○	・加古川中心市街地へのアクセス向上	
地域産業の活性化		—	—	
観光支援		—	—	
地域プロジェクト等支援		—	—	
③円滑な交通体系の確保		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性が向上 ・バス路線定時性の確保
④地域の環境改善		沿道環境の改善 景観形成	○	・交通渋滞の緩和による沿道環境の改善

（３）地域からの要望状況等

要望状況等	加古川市国道2号等整備促進協議会より早期整備の要望有り。
-------	------------------------------