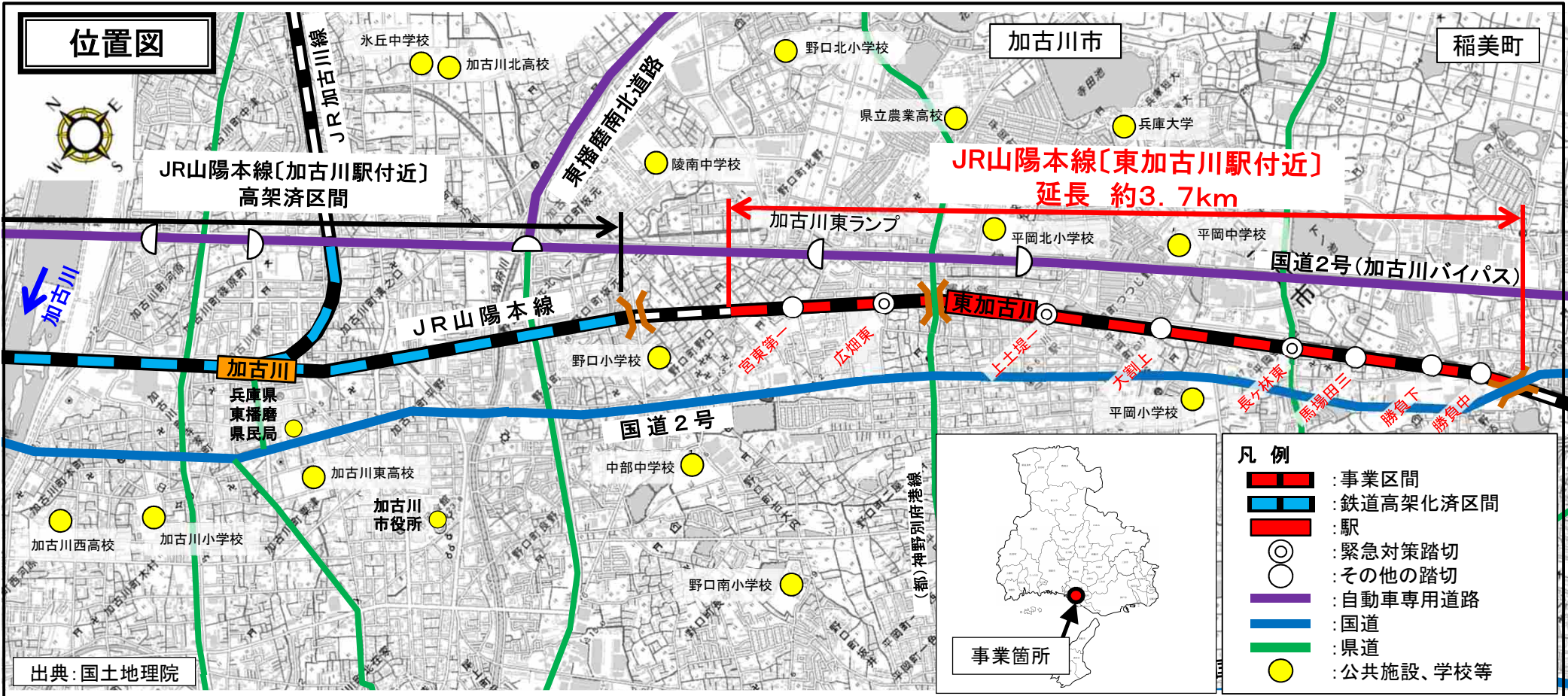


投資事業評価調書（新規）

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 古川 雅一 ( 街路班主幹 金澤 真文)	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	着工準備 着手年度	着手予定 年度	完了予定 年度
連続立体 交差事業	JR 山陽本線 (東加古川駅付近)	加古川市 ひらおかちようつちやま 平岡町土山 のぐちちようのぐち ～野口町野口	480 億円 (鉄道事業者 負担含む)	80 億円	令和 2 (2020) 年度	未定	未定
事業目的				事業内容			
<p>○円滑な交通の確保と踏切事故の解消</p> <p>JR 山陽本線の東加古川駅付近の約 3.7km において、鉄道を高架化し、8 箇所の踏切を連続的に除却し、円滑な交通を確保するとともに、踏切事故の解消を図る。</p> <p>○都市防災機能の強化</p> <p>本事業区間の南北には、緊急輸送道路である国道 2 号加古川バイパスと国道 2 号が鉄道と並行している。本事業により南北幹線道路を整備することで、緊急輸送道路間の連絡を強化し、都市防災機能の強化を図る。</p> <p>○駅周辺整備による地域の活性化</p> <p>鉄道の高架化にあわせて、文教地区の玄関口として、駅前広場の再整備や、文教地区との連携強化などを行い、人が集まるまちを実現し、地域の活性化を図る。</p>				<p>【延長】</p> <p>鉄道高架化：延長 約 3.7km 除却する踏切：8 箇所 (うち緊急対策踏切 3 箇所)</p> <p>【負担割合】(鉄道事業者負担を除く)</p> <p>着工準備 国 50%、県 25%、市 25% 用地買収、工事 国 55%、県 22.5%、市 22.5%</p> <p>【関連事業(市事業)】</p> <p>駅前広場整備：東加古川駅</p>			
評価視点	評価結果の説明						
(1) 必要性	<p>①本事業区間には 3 箇所の緊急対策踏切が存在している(開かずの踏切 1 箇所、自動車ボトルネック 1 箇所、歩行者ボトルネック 1 箇所)。これらを含む踏切 8 箇所を除却し、交通の円滑化と踏切事故の解消を図る。</p> <p>②本事業区間の南北に位置する緊急輸送道路間の幹線道路では、交通容量不足により、連絡機能が低下している。鉄道の高架化にあわせて南北幹線道路を整備することにより、都市防災機能の強化を図る。</p> <p>③加古川市は東加古川駅周辺において「文教機能を中心とした魅力ある副都心の形成」を目指している。しかし、駅周辺と文教地区との連携が希薄になっており、「文教施設が集積している」という地域の特性をまちづくりに活用できていない。このため、文教地区との連携強化などにより、人が集まるまちを実現し、地域の活性化を図る。</p>						
(2) 有効性 ・ 効率性 (執行環境 状況)	<p>①費用便益比 B/C=1.8 (費用(C)に鉄道事業者負担分は含まない)</p> <p>②上土堤一踏切及び長ヶ林東踏切の踏切対策の地元要望がある。</p> <p>③加古川市より連続立体交差事業の要望を受けている。</p>						
(3) 環境 適合性	<p>①交通渋滞の解消により、CO2排出量の削減が期待できる。</p> <p>②新たなまちの顔として駅舎や駅前広場を整備することにより、良好な都市景観が形成される。</p>						
(4) 優先性	<p>①長ヶ林東踏切と上土堤一踏切(開かずの踏切)において慢性的な渋滞が発生している。また広畑東踏切は自転車、歩行者交通が多い踏切である。東加古川駅周辺にはこのような踏切が集積し、都市機能が低下していることから、事業の優先性は高い。</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>						

# 連続立体交差事業 JR山陽本線〔東加古川駅付近〕



## 目的

- ①円滑な交通の確保と踏切事故の解消
- ②都市防災機能の強化
- ③駅周辺整備による地域の活性化

## 事業概要

事業区間 : 加古川市平岡町～野口町  
 延長 : 約3.7km  
 除却踏切 : 8箇所(うち緊急対策踏切3箇所)  
 全体事業費 : 480億円(鉄道事業者負担含む)  
 費用便益費B/C: 1.8  
 (費用(C)に鉄道事業者負担分は含まない)

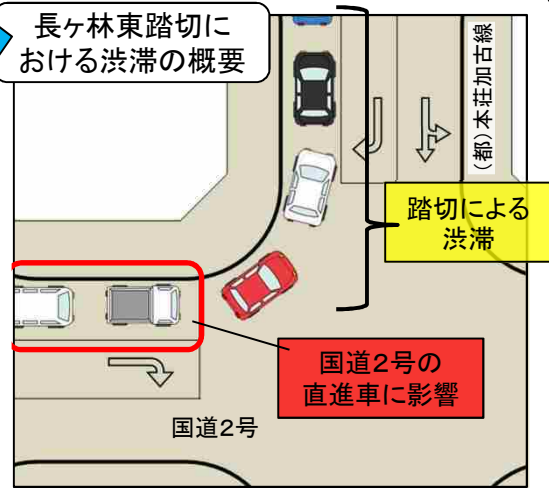
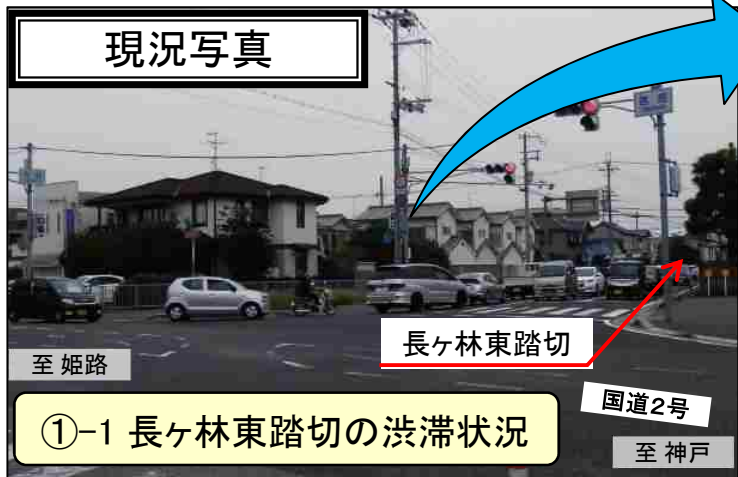
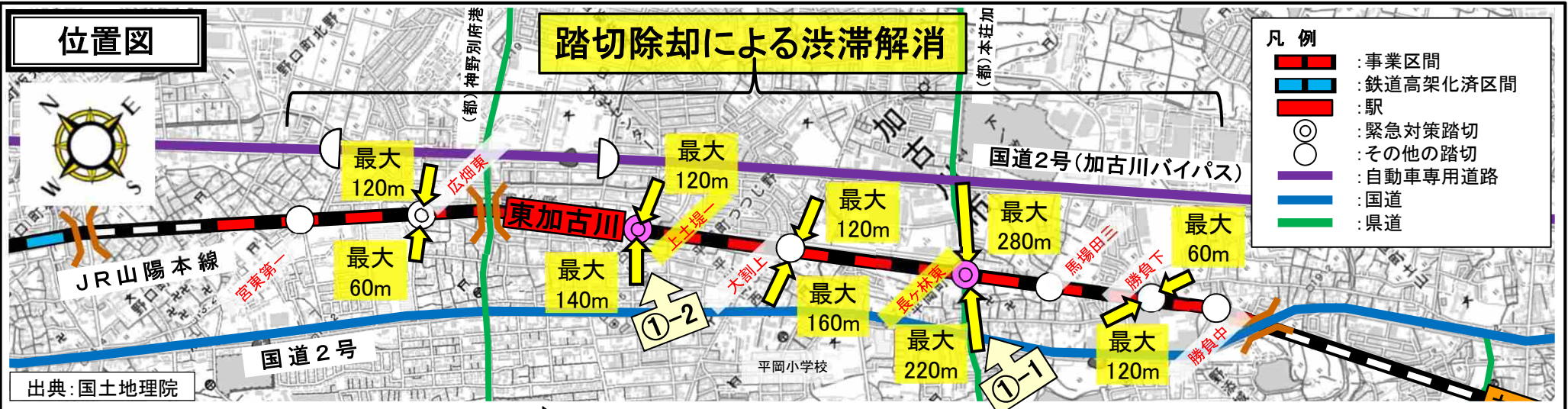
## 工程表

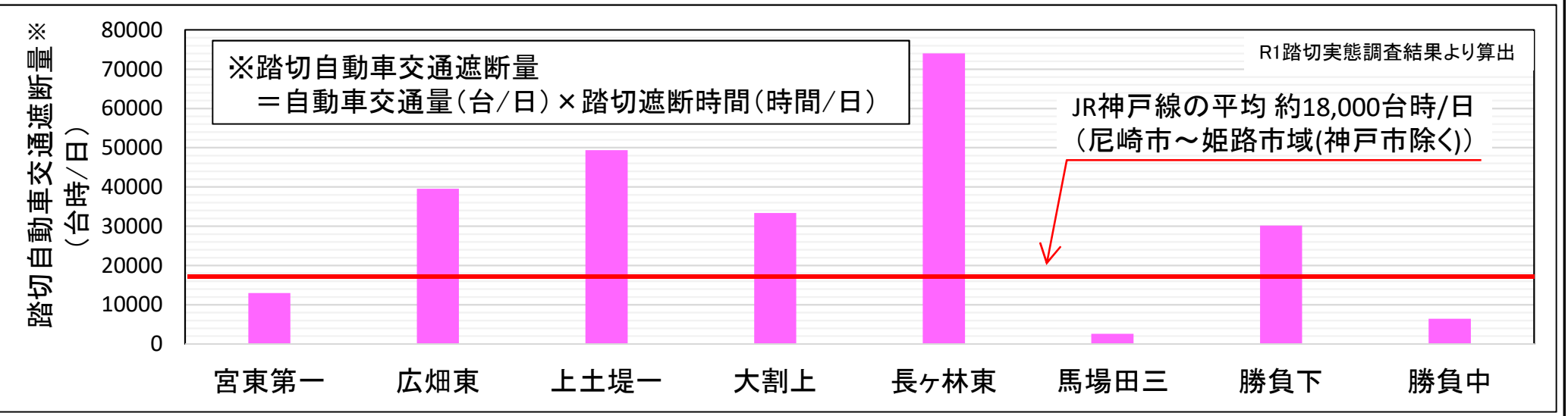
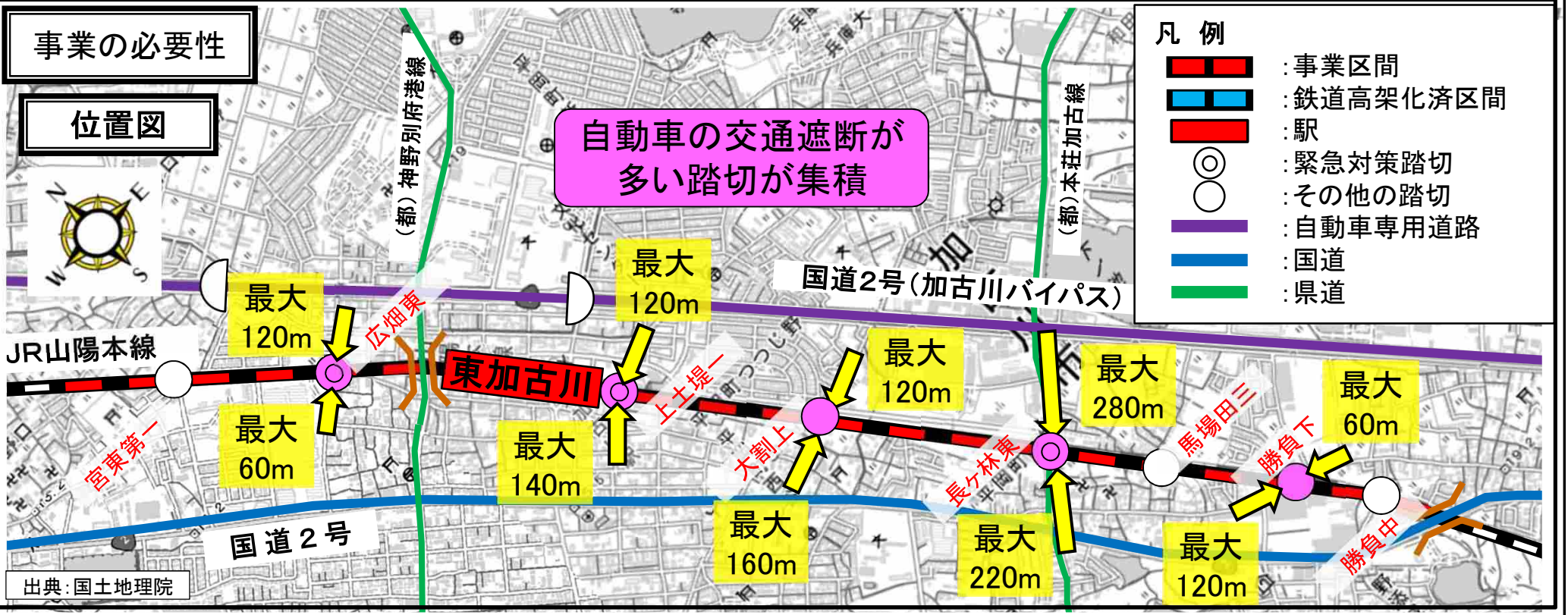
	R1～R5	R6～R10	R11～
着工準備			
事業着手			

# 事業の必要性

## 自動車交通の円滑化

- ①-1 長ヶ林東踏切(自動車ボトルネック踏切)では、踏切遮断により南は国道2号、北は加古川バイパスにまで伸びる交通渋滞が発生。
  - ①-2 上土堤一踏切は、遮断時間の長い開かずの踏切に指定されており、自動車交通量も多いことから交通渋滞が発生。
- 踏切を除却することにより、踏切による渋滞を解消し、円滑な交通を確保する。



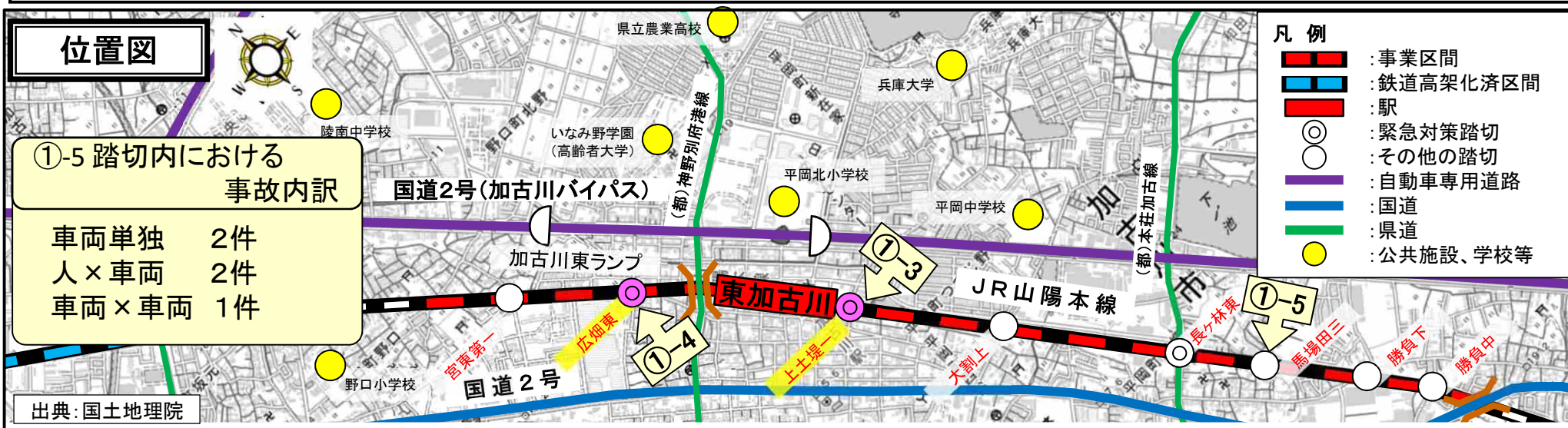


## 事業の必要性

## 歩行者・自転車の安全確保

- ①-3 <sup>かみどていち</sup>上土堤一踏切(歩行者ボトルネック踏切)では、車や自転車、歩行者が輻輳しており、過去には人と自動車の事故も発生。
- ①-4 <sup>ひろはた ひがし</sup>広畑東踏切(歩行者ボトルネック踏切)では、自転車、歩行者等の交通量が多い。
- ①-5 事業区間では過去10年間(平成20~30年)で5回の踏切内における事故が発生
- 踏切を除却することにより、歩行者・自転車の安全な交通を確保するとともに、踏切事故の解消を図る。

## 位置図

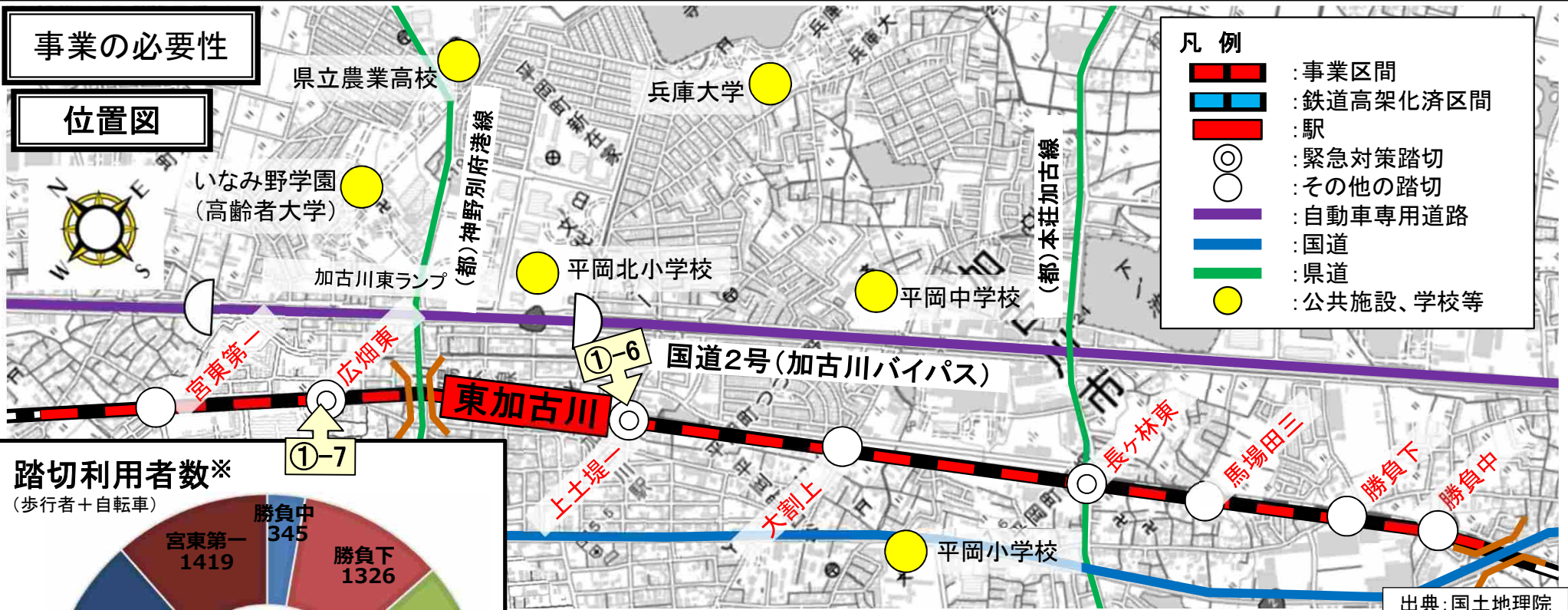


## 現況写真



# 事業の必要性

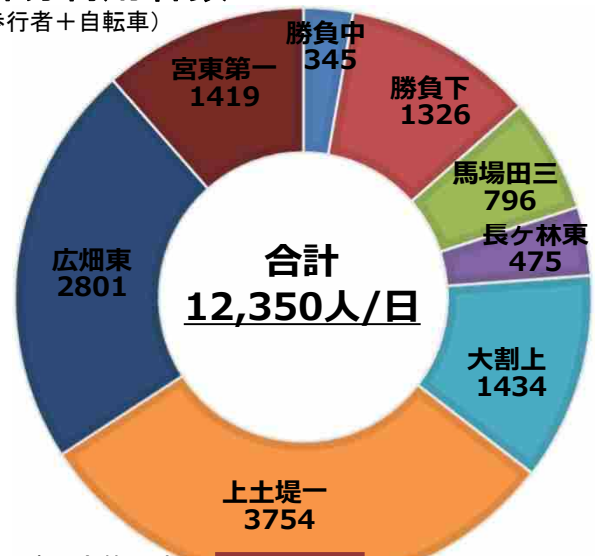
## 位置図



- 凡例
- : 事業区間
  - : 鉄道高架化済区間
  - : 駅
  - : 緊急対策踏切
  - : その他の踏切
  - : 自動車専用道路
  - : 国道
  - : 県道
  - : 公共施設、学校等

## 踏切利用者数\*

(歩行者+自転車)



※R1 踏切実態調査

このうち、踏切遮断により踏切待ちの影響を受けている歩行者と自転車の1年間の延べ人数は

**約170万人/年**



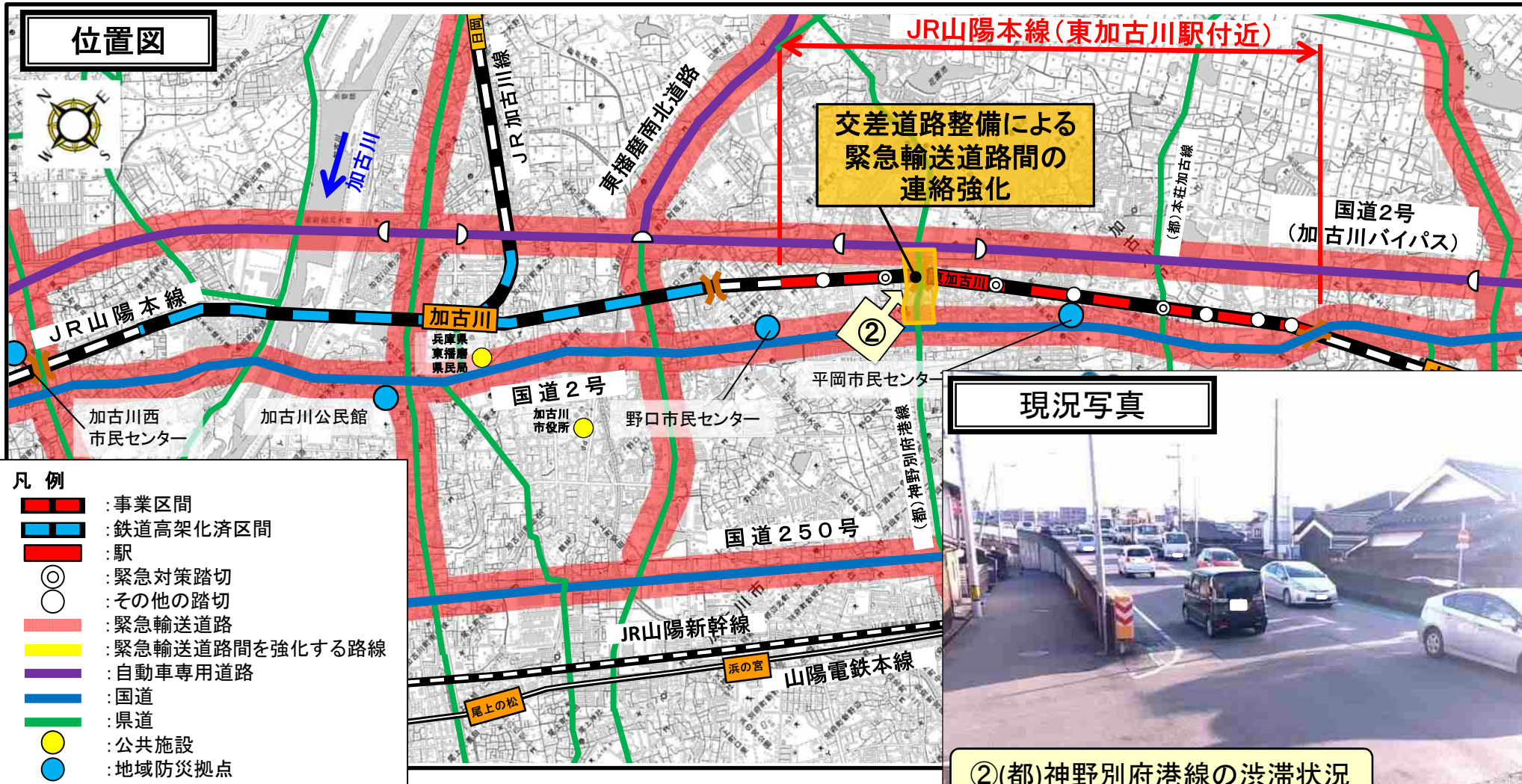
# 事業の必要性

## 緊急輸送道路間の連絡強化

②事業区間の南北には緊急輸送道路である国道2号加古川バイパスと国道2号が鉄道と並行している。しかしながら、緊急輸送道路間の幹線道路は交通容量不足により慢性的に渋滞し、連絡機能が低下している。

➢**鉄道の高架化にあわせて南北幹線道路を整備することにより、緊急輸送道路間の連絡を強化し、災害時の救援物資の搬送等、都市防災機能の強化を図る。**

### 位置図



交差道路整備による  
緊急輸送道路間の  
連絡強化

JR山陽本線(東加古川駅付近)

国道2号  
(加古川バイパス)

### 現況写真



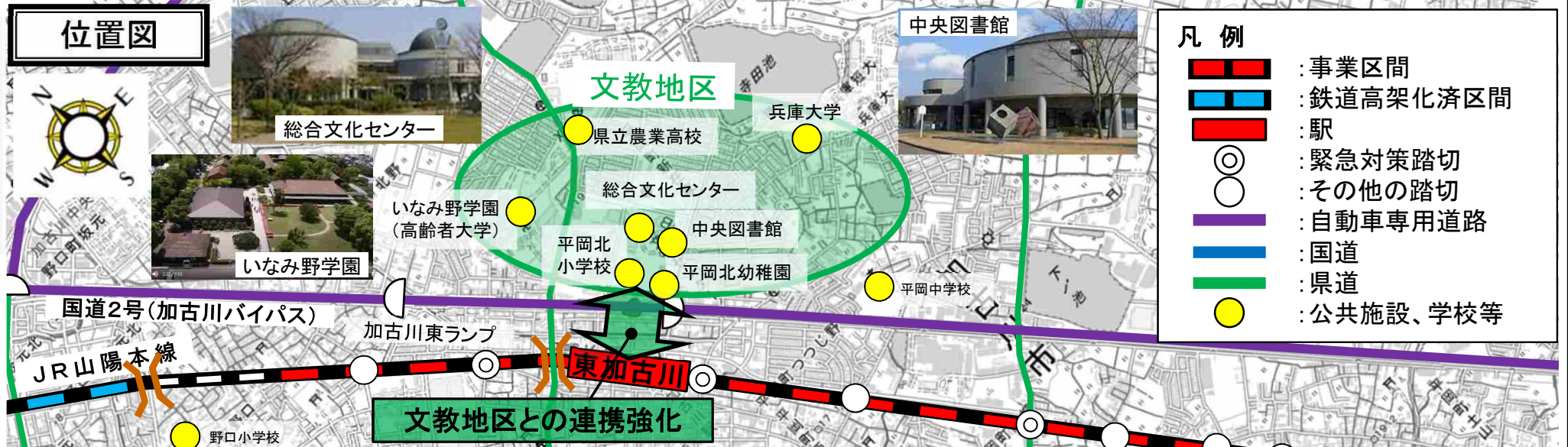
②(都)神野別府港線の渋滞状況

## 事業の必要性

## 駅周辺整備による地域の活性化

③東加古川駅周辺では、「文教機能を中心とした魅力ある副都心の形成」を目指しているが、駅周辺と文教地区との連携が希薄であり、「文教施設が集積している」という地域の特性をまちづくりに活用できていない。

➢東加古川駅を文教地区の玄関口として、駅前広場の再整備や文教地区との連携強化などにより、人が集まるまちを実現し、地域の活性化を図る。



## 高架下の活用イメージ



- ・商業施設
- ・多目的スペース
- ・貸会議室
- ・コワーキングスペース

など

出典:国土地理院



事業の有効性・効率性

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

評価の視点	効果項目(費用対効果の便益内容)
移動時間短縮	目的地までにかかる時間が短くなることによる便益
走行経費減少	走行条件が改善されることによる経費等が向上することによる便益
交通事故減少	交通事故が減少することによる便益

② 費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益) <sup>※1</sup>		代表的な効果	C(費用) <sup>※2</sup>			B/C
		便益額 (百万円)			総費用	事業費	維持管理費	
					(百万円)	(百万円)	(百万円)	
連続 立体 交差	JR山陽本線 (東加古川駅付近)	①移動時間短縮便益	45,625	・踏切遮断の解消 (上土堤一踏切) 8.8時間/日→0  ・現況交通量 (長ヶ林東踏切) 10,261台/日  ・踏切事故5件→0	27,000	26,938	62	1.8
		②走行経費減少便益	1,599					
		③交通事故減少便益	15					
		計	47,239					

※1 便益(B)はH22年度道路交通センサスに基づく将来交通量推計結果より算定。

※2 費用(C)に鉄道事業者負担分は含まない。

## (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	
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	○	緊急輸送道路である国道2号加古川バイパスと国道2号の連絡強化
		救助・救援活動の支援	○	周辺街路の整備を一体的に実施することにより、緊急車両の救援活動を効率化
	平時	交通安全対策	○	側道、交差道路における歩道や自転車通行空間の整備による安全確保
②地域の活性化		地域間交流の促進	○	鉄道による南北地域分断の解消 (歩行者約2,600人/日、自転車約9,700台/日)
		中心市街地の活性化	○	東加古川駅周辺のアクセス性向上
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	○	鉄道運行の定時性が向上 東加古川駅へのアクセス性が向上
④地域の環境改善		沿道環境の改善	○	渋滞の解消に伴う騒音、排気ガスなどの低減 踏切除却に伴う警報音の解消
⑤その他			○	踏切待ちによるイライラの解消

## (3) 地域からの要望状況等

要望状況等	<p>①上土堤一踏切及び長ヶ林東踏切の踏切対策に対する地元要望がある。</p> <p>②加古川市長が事業の実現に向けた国への要望活動を積極的に実施している。</p>
-------	--