

公共事業新規事業評価調書

部局課名	県土整備部 企画調整局課長	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	交通政策担当課長 本庄 敬選 (森本 泰之)	内線	4 5 3 4
------	------------------	---------------------	---------------------------	----	---------

事業種目	鉄 道	事業名 J R 加古川線 電化・高速化事業	事業区 間 加古川駅～谷川駅 L = 4 8.5 km	総事業費	約 6 0 億円
所在地				着工予定年度	完成予定年度
兵庫県加古川市加古川町～氷上郡山南町池谷				H 1 3 年度	H 1 5 年度
事業目的			事業内容		
公共交通体系の強化・充実 ・公共交通機関による交流ネットワークの強化とともに、緊急時における迂回ルートの充実を図る。 輸送力増強・利便性等の向上 ・列車の増便・所要時間の短縮等による輸送力増強や利便性・快適性の向上を図り、地域間の連携強化や交流を促進し、地域のポテンシャルを高める。			電化・高速化 L = 4 8.5 km 地上設備 ・電化工事(変電設備・電車線設置等) ・行き違い設備(市場駅) ・列車集中制御(CTC)化		
評価視点					
(1) 必要性 利便性の向上		所要時間の短縮 ディーゼル車から電車に代わり、加速性能が向上する等により、全線で5分短縮する。さらに、加古川～西脇市駅間で快速電車を走らせることが可能になる。(15分短縮) 利便性の向上と輸送力の向上 加古川～粟生駅間の列車本数が4本/時間(現状2本/時間)運転が可能となる。			
安全・安心		・山陽本線と福知山線とを結ぶ電化ネットワークの形成が図られ、緊急時の迂回ルートを充実することができる。			
地域の活性化		瀬戸内と丹波・京都北部とを結ぶ交流ネットワークの形成 山陽本線と福知山線を結ぶ都市鉄道であり、地域間の連携・交流を促進し、活性化を支援する。 沿線地域の活性化 利便性向上により、住宅開発等各種プロジェクトに寄与するとともに、駅周辺など沿線地域の活性化に資する。			
快適性		・ディーゼル車から電車への変更により、エンジン音や排煙が無くなることから、乗り心地や沿線環境が改善する。			
その他		・「ひょうご21世紀交通ビジョン」において、中期事業(おおむね2010年までに完成を目指す)に位置づけている。 ・沿線市町や地元同盟会等から早期整備要望がある。			
(2) 有効性・効率性 有効性		B / C ; 1.2 9 運行本数 ; 加古川～粟生駅間で、時間当たり4本(現行2本)の運行が可能。 所要時間 ; スピードアップ等により、全線で所要時間が約5分短縮となる。 加古川～西脇市駅間で快速電車の運行が可能。(15分間短縮) 快適性 ; 電車への変更により、乗り心地が改善される。			
効率性 (事業執行環境)		・本事業は、J R 西日本及び地方自治体の負担が必要な事業であり、すでにJ R と沿線市町の同意を得ており、事業執行環境は整っている。 ・地方財政再建促進特別措置法に基づく自治省協議で、自治体負担について事前了解を得ている。			
(3) 環境適合性		・鉄道利便性の向上に伴い、自動車交通から鉄道に転換し、環境の改善に資する。 ・ディーゼル車から電車に変わることで、沿線の振動、騒音、排ガス等が軽減され、環境に適合した公共交通機関となる。			
(4) 優先性		・高齢化社会の到来や環境保全等の観点から、公共交通体系の構築・強化が必要であり、J R 西日本の県内非電化路線の中で、加古川線を最優先整備路線として位置づけていることから、早期に事業着手する必要がある。			
評価の結果		左の理由			