

継 続 事 業 評 価

【連続立体交差事業】

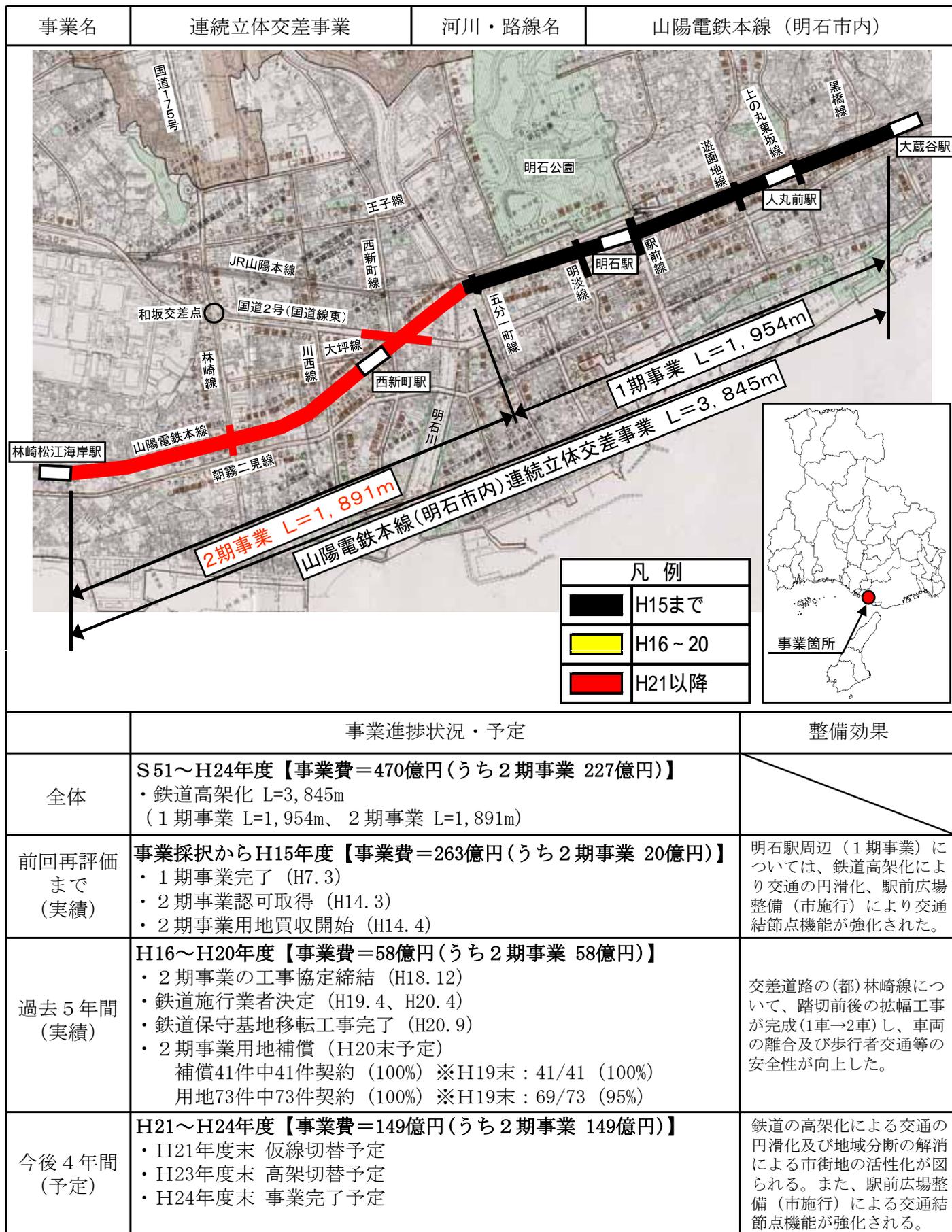
山陽電鉄本線（明石市内）

土木局街路課

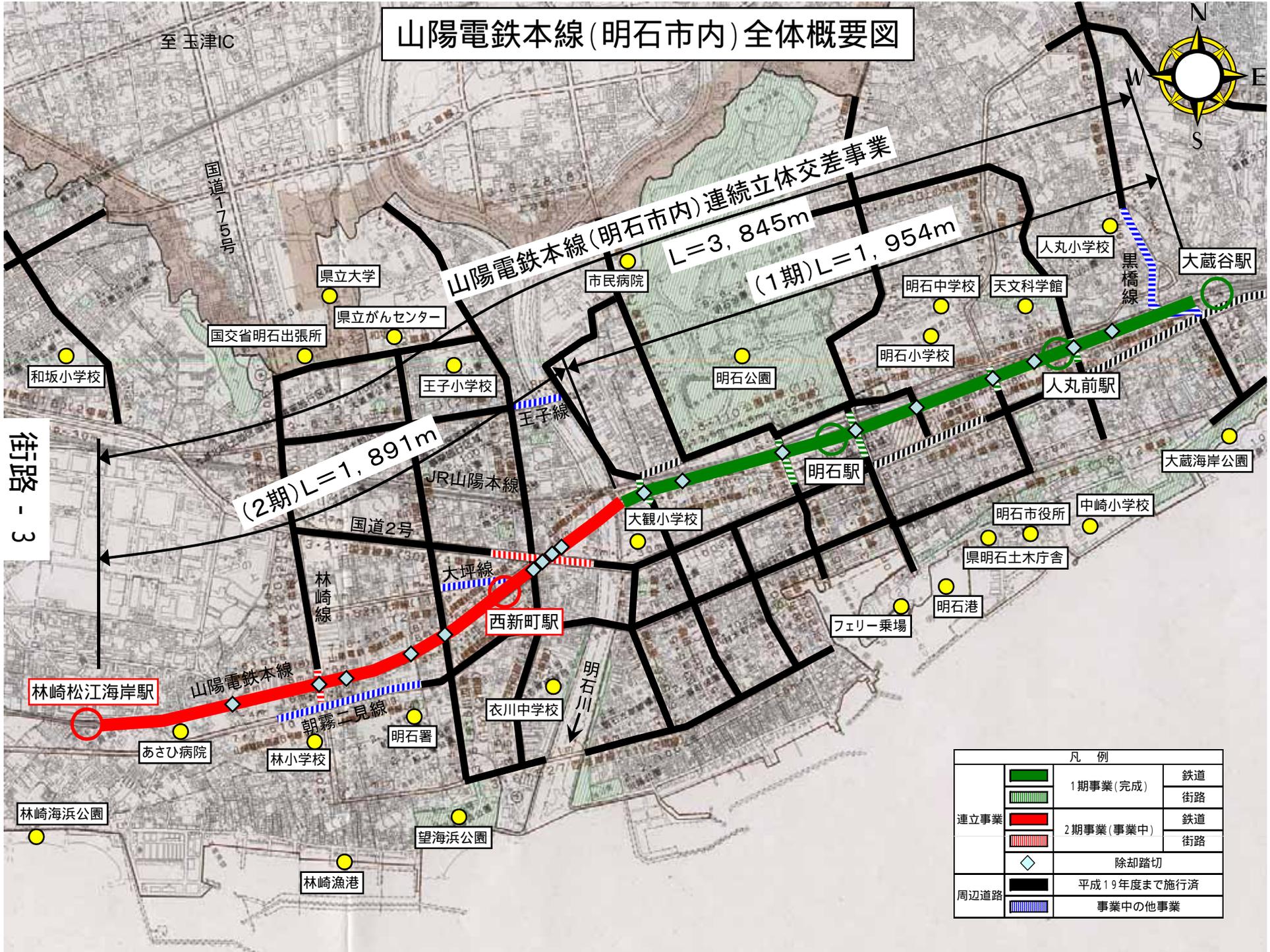
投資事業評価調書（継続：再評価〔第3回〕）

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)	課長 樋口 孝 (副課長兼鉄道高架係長 市川 和幸)		内線	4474 (4482)
事業種目	連続立体交差事業	事業採択年度	S51		現計画	再評価時点
事業名	山陽電鉄本線 (明石市内) 連続立体交差事業	着工年度	1期：S53 2期：H13	総事業費 [うち2期]	470億円 [227億円]	473億円 [230億円]
		再評価年度	H15	内地補償費 [うち2期]	166億円 [33億円]	182億円 [48億円]
事業区間	明石市大蔵町～南貴崎町			完成予定年度	H24	H24
所在地	明石市大蔵町～南貴崎町			進捗率 (内用補進捗率) [うち2期]	68%[34%] (100%[100%])	58%[13%] (81%[30%])
				残事業費 [うち2期]	149億円 [149億円]	
事業の目的				事業内容		
<p>○明石市中心部の道路交通円滑化</p> <p>・明石市中心部の山陽電鉄を高架化することにより、踏切除却(18箇所)及び街路網の整備による、踏切事故の解消と交通の円滑化を図る。</p> <p>○良好な都心形成・中心市街地の活性化</p> <p>・鉄道跡地を利用した駅前広場等の社会基盤整備と一体となった市街地の活性化を推進する。</p>				<p>高架延長 L=3,845m (うち2期事業1,891m)</p> <p>高架化する駅 3駅 (うち2期事業 西新町駅)</p> <p>立体交差する道路 19路線 (うち2期事業 9路線)</p> <p>除却する踏切 18箇所 (うち2期事業 9箇所)</p> <p>[負担割合(補助) 国: 1/2, 県: 1/3, 市: 1/6]</p>		
事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	<p>○周辺の関連街路整備は、2期事業にあわせ整備が順次進捗している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道2号[明石西拡幅](直轄施行)：平成16年度に和坂交差点～明石川右岸のL=1.1kmのうち、明石跨線橋の前後0.8kmが平面4車線化完成 ・朝霧二見線(県施行)：林崎線西側～川西線西側の間L=404mについて用地買収97%が完了、平成21年度完成に向けて工事を推進している ・川西線(市施行)：平成13年度に国道2号～朝霧二見線の間L=473mが完成 ・林崎線(市施行)：平成18年度に国道2号～山陽電鉄北側の間L=424mが完成 ・王子線(市施行)：西新町線から橋梁架換(嘉永橋83m)を含むL=216mについて工事を推進している。平成20年10月に新橋梁供用予定 					
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> ・1期事業(大蔵谷駅西側～明石川左岸)は平成6年度に事業を完了している。 ・2期事業(明石川左岸～林崎松江海岸駅東側)については、平成13年度に事業認可を取得し、平成14年度より用地買収、実施設計等に着手している。 ・現在、用地買収は概ね完了(平成19年度末時点で約95%)し、平成19年7月より保守基地移転、また、同10月より明石川の橋梁工事に着手しており、工事本格的に進んでいる。八木保守基地は平成20年9月に工事が完成している。 ・今後は、平成20年度中に事業用地の取得も完了し、平成21年度の仮線切替、平成23年度の高架切替に向けて引き続き工事を推進する。 					
評価視点		評価結果の説明				
(1)必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・明石市中心部の交通の円滑化及び市街地の活性化のためには、1期事業に引き続き、西新町駅周辺(2期事業)を高架化し、9箇所の踏切除却及び国道2号をはじめとする交差道路9路線の整備が必要である。 					
(2)有効性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・多数の踏切を一挙に除却することにより、国道2号等西新町駅周辺の街路網の効率的な整備が可能となる。 ・また、鉄道(保守基地)跡地を利用した駅前広場整備等と一体となって、交通結節点機能の向上、市街地の活性化に寄与する。 ・費用便益比B/C=2.0(残事業B/C=3.0) 					
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切遮断の解消により、大気汚染や騒音の改善が図られる。 ・駅舎のエレベーターや関連街路の歩道などのバリアフリー化が図られる。 					
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切問題の抜本的な対策を実現するとともに、鉄道により分断された地域の一体化等、地域の活性化に大きく寄与することから、優先性は極めて高い。 					
再評価の結果	継続	左の理由	<p>事業の必要性は、事業採択時と何ら変わっておらず、関連街路整備も進捗しており、地域住民から事業促進の要望書が提出される等、早期の事業完成を望む声が多く、継続して事業を実施する必要がある</p>			

事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第3回〕）



山陽電鉄本線(明石市内)全体概要図



凡例			
連立事業		1期事業(完成)	鉄道
			街路
		2期事業(事業中)	鉄道
			街路
		除却踏切	
周辺道路		平成19年度まで施行済	
		事業中の他事業	

1期事業完成写真

明石駅付近



明石駅前広場



2期事業区間全景



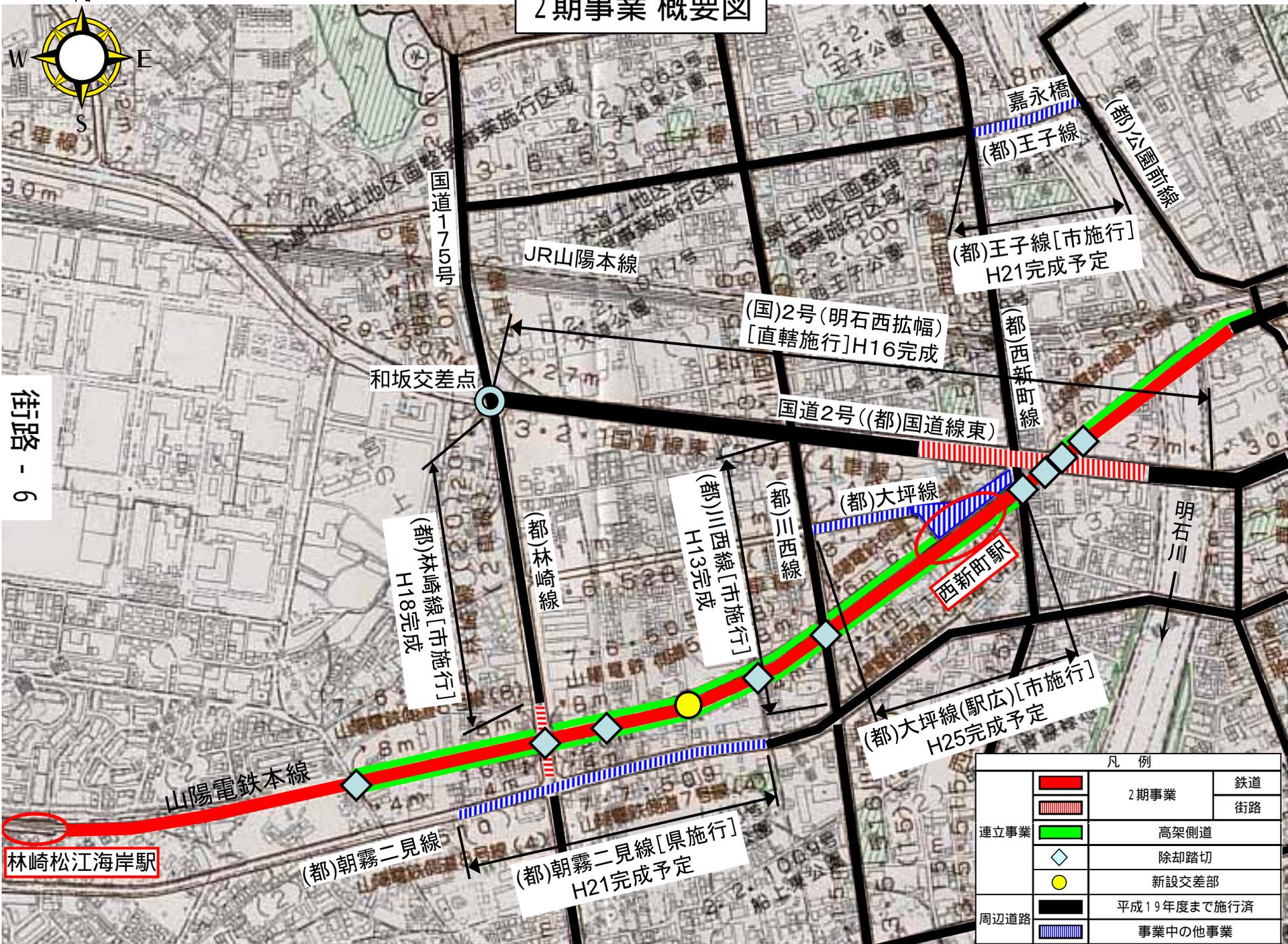
西新町駅付近現況



2期事業 概要図



街路 - 6



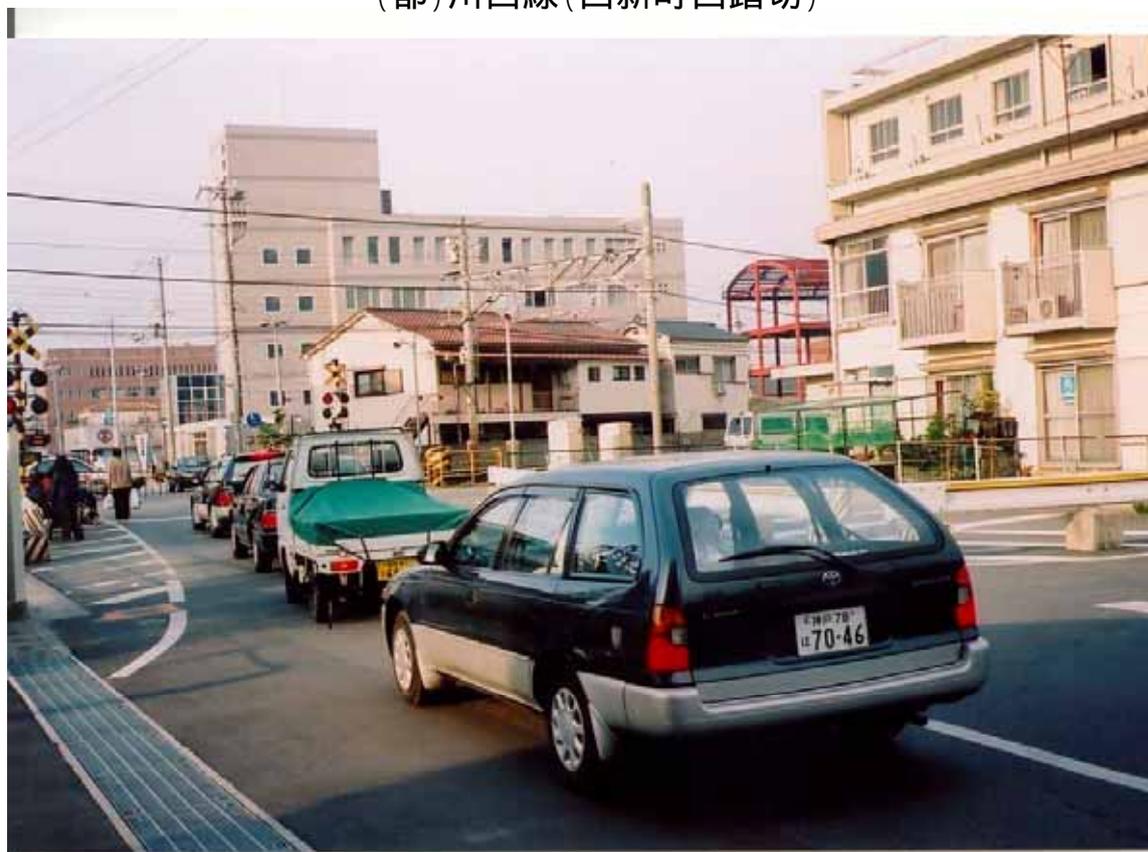
凡例		鉄道
連立事業		2期事業
		街路
連立事業		高架側道
		除却踏切
		新設交差点
周辺道路		平成19年度まで施行済
		事業中の他事業

渋滞状況写真

国道2号側道(国道西踏切)

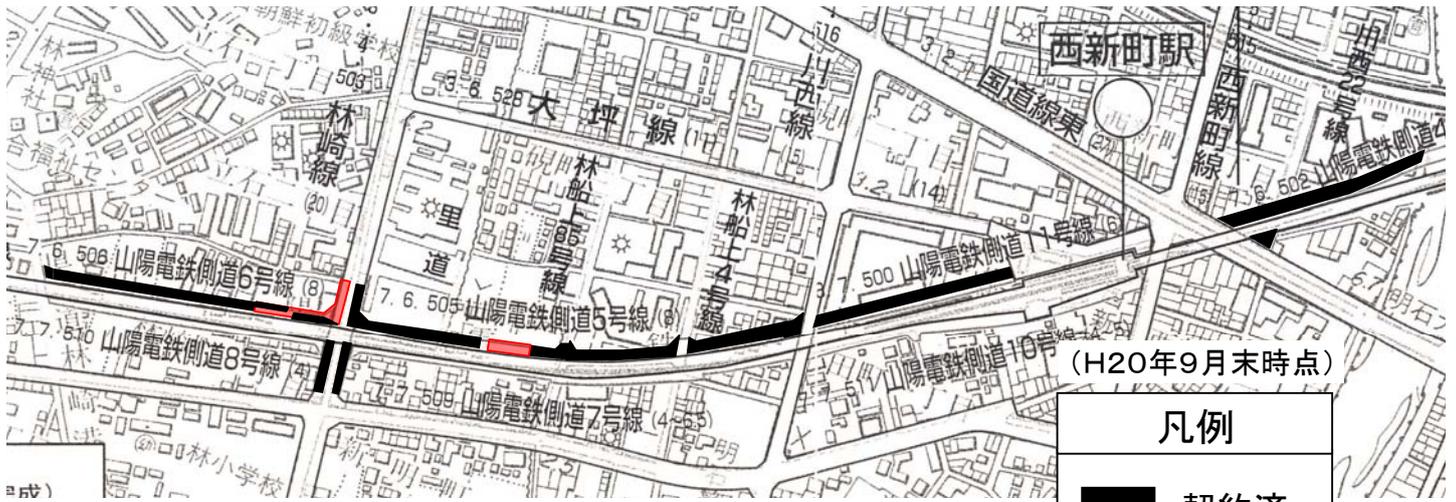


(都)川西線(西新町西踏切)



○2期事業進捗状況

用地取得状況



市道林船上26号線(林崎宮下踏切付近)から東



(都)林崎線(林崎学校道踏切付近)から東



○2期事業進捗状況

八木保守基地移転工事(基地構内)



本線高架本體工:明石川橋梁工事(P1橋脚)



周辺道路整備状況

国道2号明石西拡幅(直轄施行):整備済



(都)林崎線(市施行部):整備済



2期事業完成イメージ

西新町駅付近(駅前広場)



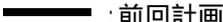
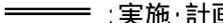
国道2号交差点(平面4車線化)



スケジュール

前回再評価時(H15)及び実施工程

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
都計決定(変更) 事業認可												
仮線切替												
高架切替												
用地買収												
仮線工事												
高架本体工事												
側道工事												
保守基地移転工事												

 : 前回計画
 : 実施・計画

B / C根拠説明資料

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
連続立体交差	移動時間短縮便益 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: (交通量 × 移動時間 × 時間価値原単位) × 365日
	走行経費減少便益 交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無しの走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離 × 走行経費原単位) × 365日
	交通事故減少便益 踏切事故が解消することによる便益 交通事故が減少することによる便益	整備無しの踏切事故損害額 踏切事故損害額: 発生件数 × 損害額原単位 整備無しの交通事故損失額 - 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 × 距離 × 交差点部事故損失原単位)
	高架下利用便益 高架下を優先利用することによる便益	都市側利用分の高架下空間価値 高架下空間価値: 近傍地価 × 土地価格に応じた想定建築回数 に対する階層別利用効率指数

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)		
連続立体交差	山陽電鉄本線 (明石市内) 連続立体交差事業	全体事業費	移動時間短縮便益	32,348	17,810	17,658	152	2.0
			走行経費減少便益	865				
			交通事故減少便益	639				
			高架下利用便益	1,979				
			計	35,831				
		残事業費	移動時間短縮便益	32,348	11,907	11,755	152	3.0
			走行経費減少便益	865				
			交通事故減少便益	639				
			高架下利用便益	1,979				
			計	35,831				