

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)	道路街路課長 上田 浩嗣 (国道・橋梁班長 江指 真祐)	内線	4362 (4378)
------	-------------------	---------------------	---------------------------------	----	----------------

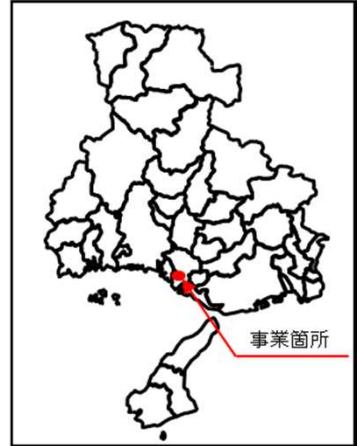
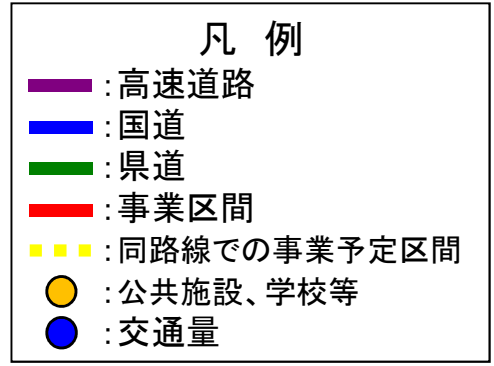
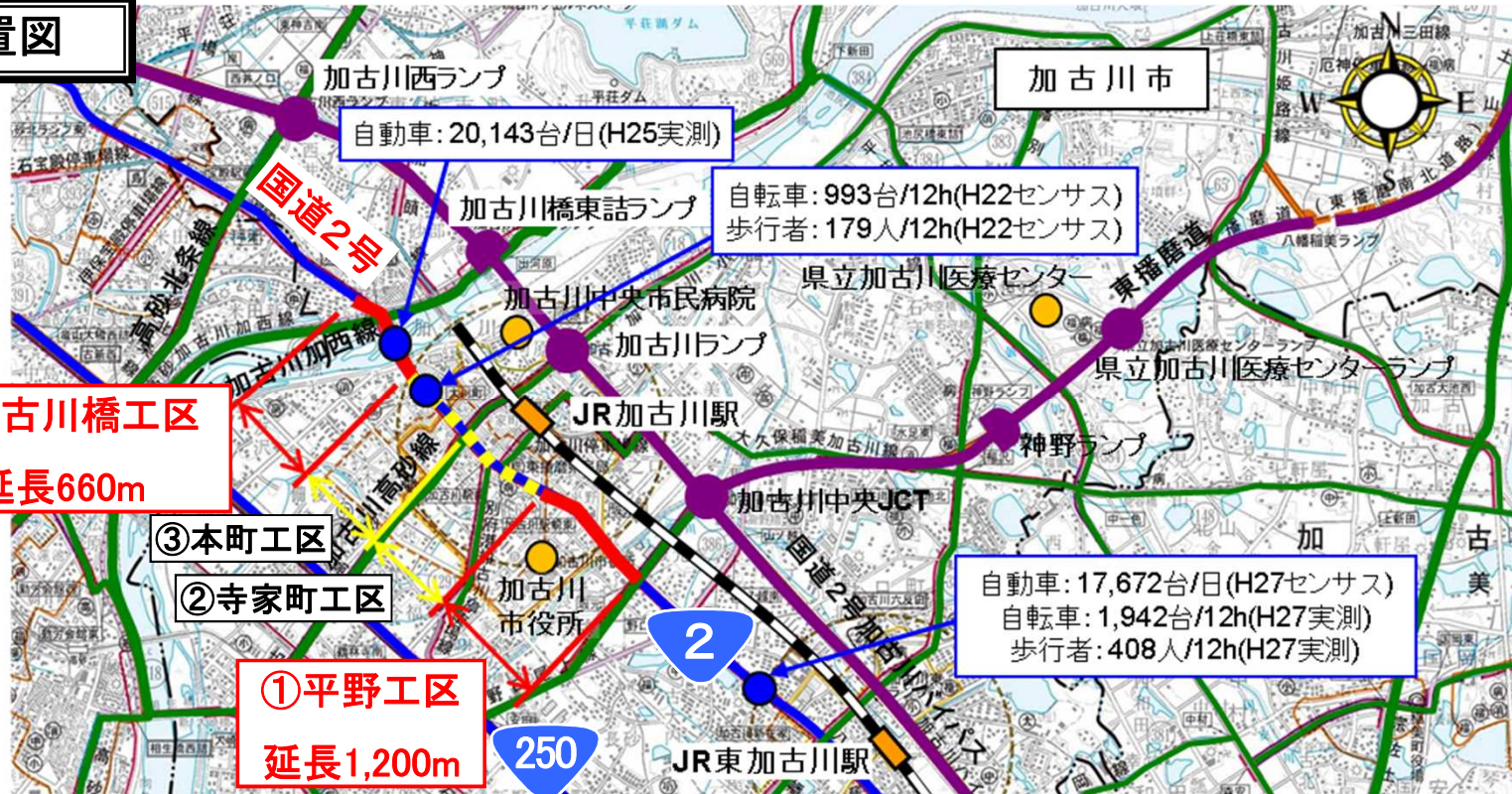
事業種目	事業名	事業区間	総事業費	内用地補償費	着手予定年度	完了予定年度
道路事業	道路改築事業 一般国道2号 〔平野〕	加古川市野口町坂元 ～加古川町平野	41 億円	33 億円	平成30年度	平成36年度

事業の目的	事業内容
<p>本路線は、大阪府大阪市を起点とし、福岡県北九州市に至る幹線道路であり、県南部の大動脈として、沿線地域の生活・産業を支える重要な路線である。</p> <p>○円滑な交通の確保 交通量が多く慢性的な交通混雑が発生している現道を4車線化し、円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な歩行者・自転車通行の確保 自転車道の整備により、自転車・歩行者交通を分離させ、自転車利用者・歩行者の安全な通行を確保する。</p> <p>○中心市街地の活性化 本工区以西の寺家町工区・本町工区の4車線化と合わせ、市街地内の一方通行規制を解消し、全線対面通行することにより、中心市街地へのアクセスを改善し、地域活性化を図る。</p>	<p>【延長】 道路改築 1,200m</p> <p>【構造規格】 第4種第1級</p> <p>【計画幅員】 4車線 両側歩道・自転車道 車道 13.0m (全幅 25m)</p> <p>【計画交通量】 25,500 台/日</p> <p>【現況交通量】 自動車：17,672 台/日 (H27 センサス) 自転車：1,942 台/12h (H27 実測) 歩行者：408 人/12h (H27 実測)</p> <p>【負担割合】 国 55% 県 45%</p>

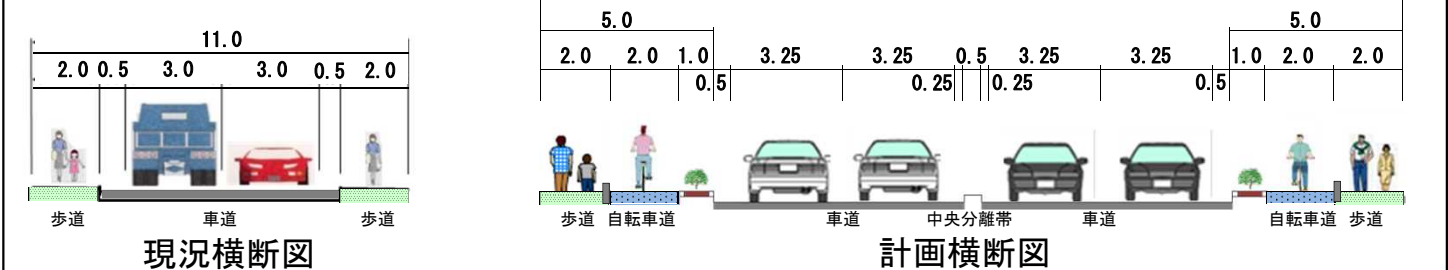
評価視点	評価結果の説明
(1) 必要性	<p>①加古川市内の東西交通の要である現道は、交通容量不足による慢性的な交通混雑が発生している (17,672 台/日 (H27 センサス)、混雑度 1.17)。今後、東播磨道の北伸に伴い、さらなる交通量の増加が見込まれるため、2車線を4車線化することにより、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>②現道は、多くの歩行者・自転車利用者が通行しているが、自転車・歩行者道が未整備あるいは狭小であるため、過去5箇年(H24～H28)に63件の自転車関連事故が発生している。このため、歩道及び自転車道を整備し、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保する。</p> <p>③本工区以西は東行き一方通行区間となっており、駅周辺市街地へのアクセスが課題となっている。このため、今後事業化を予定している寺家町工区・本町工区と合わせ、本区間を4車線化し、将来的に全線対面通行を実現することにより、中心市街地へのアクセスを改善し、中心市街地の活性化を図る。</p>
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>① 費用便益比 B/C=1.3</p> <p>② 平成30年3月に都市計画変更(30m→25m)の手続きを完了する見込みである。</p> <p>③ 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など、事業執行環境が整っている。</p>
(3) 環境適合性	<p>① 歩道舗装を透水性舗装とすることで、雨水が地盤へ浸透し、ヒートアイランドの抑制や地下水涵養など都市環境の改善に寄与する。</p> <p>② 無電柱化により、良好な景観を形成する。</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 当該事業区間は、中心市街地を東西に走る国道の一方通行規制区間であり、平成2年に4車線化の都市計画決定を行っている。長期間にわたる建築規制により沿道開発が遅延しており、東播磨道の開通や加古川中央市民病院の開院など、周辺の関連事業と合わせた早期整備が必要である。</p>
【事後評価】 対象・対象外	<p>① 費用便益比の3便益に加え、地域の連携・交流、事業に対する県民満足感等の効果について検証し、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

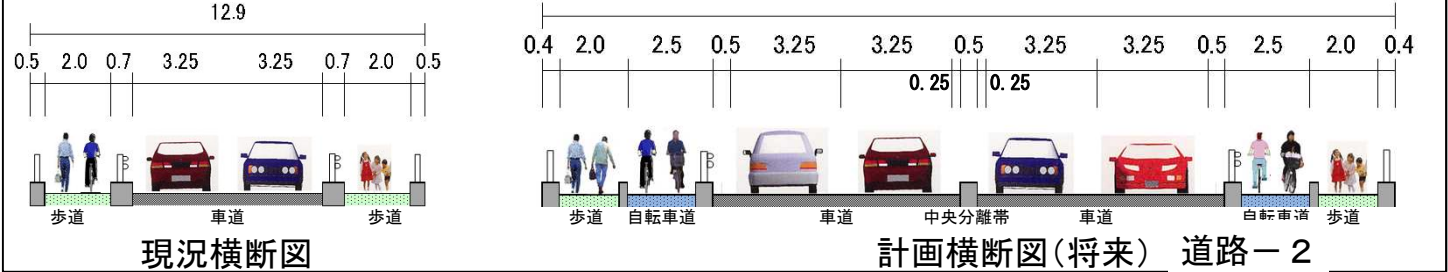


## ○工区別の整備計画

	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。





# 道路事業 国道2号〔平野〕（加古川市野口町坂元～加古川町平野）

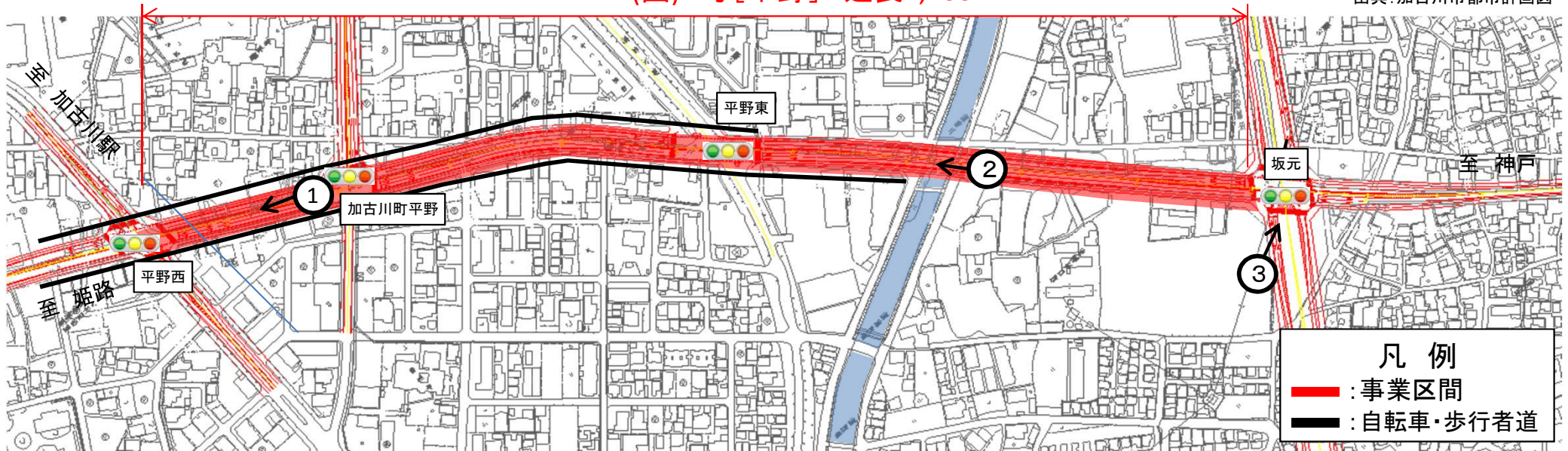
## 事業の必要性

- ・自動車交通量が多く、交通容量不足による慢性的な交通混雑が発生【17,672台/日(H27センサス)、混雑度1.17】
- ・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、「平野工区」を先行着手し、4車線化により円滑な交通を確保

(国)2号〔平野〕 延長1,200m

至 東播磨道

出典:加古川市都市計画図



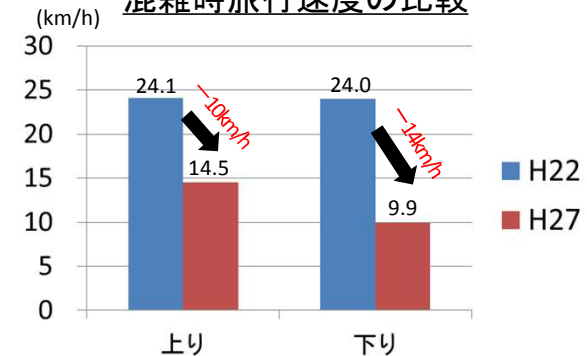
駅方面に向かう車両による混雑



東播磨道からの流入増加(坂元交差点)



混雑時旅行速度の比較



出典:H22,H27センサス

道路-4



# 事業の必要性

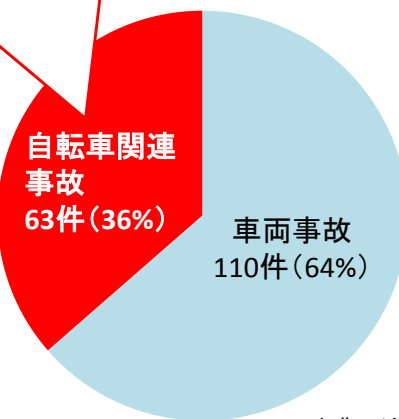
- ・ 自転車交通量が1,942台/12hと非常に多いにも関わらず、自転車走行空間が未整備あるいは狭小のため、多くの自転車関連事故が発生。特に、自転車・歩行者道の未整備区間で多発。

出典：国土地理院ウェブサイト



過去5ヶ年(H24~H28)の交通事故内訳  
(事業区間: 平野西交差点~坂元交差点)

自転車関連事故が4割！  
特に自転車・歩行者道の未整備区間で多発！  
(43件/63件)



出典：イタルダデータ

歩行者・自転車の安全な通行空間が未整備



道路-5

事業区間: 加古川市  
野口町坂元~  
加古川町平野

事業概要: 現道拡幅  
延長: 1,200m  
幅員: 13.0m(25.0m)

総事業費: 41億円  
事業期間: H30~H36

## 1 スケジュール

### 当初計画

	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
設計							
用地補償							
工事							

## 2 事業効果について

### (1) 費用対効果

#### ① 便益 (B) の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	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 ○ 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: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365 \text{日}$
	③ 交通事故減少便益 ○ 交通事故が減少することによる便益	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)	
道路	道路改築事業 国道2号 【平野】	① 走行時間短縮便益	19,294	17,179	16,930	249	1.3
		② 走行経費減少便益	2,401				
		③ 交通事故減少便益	1,032				
		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。

### (2) 費用対効果に含まれない効果

- ① 災害時における緊急車両などの円滑な通行の確保及び加古川市役所などの防災拠点へのアクセス強化
- ② 加古川中心市街地へのアクセスを強化し、中心市街地を活性化

# 道路・街路事業の効果

対象事業：道路事業（国）2号 平野

## （1）費用対効果

評価の視点	効果項目
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等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

## （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）	○ ・4車線化や無電柱化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）	○ ・加古川中央市民病院へのアクセス性が向上
		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確保（幅25m）
	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	○ ・自転車の分離による歩行者自転車双方の安全確保
	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	○ ・車道部の低騒音舗装による車両騒音の低減 ・無電柱化によるすっきりとした景観の形成

## （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。
-------	------------------------------