

継続事業評価調書

【街路事業】

都市計画道路 加古川別府港線（中津）

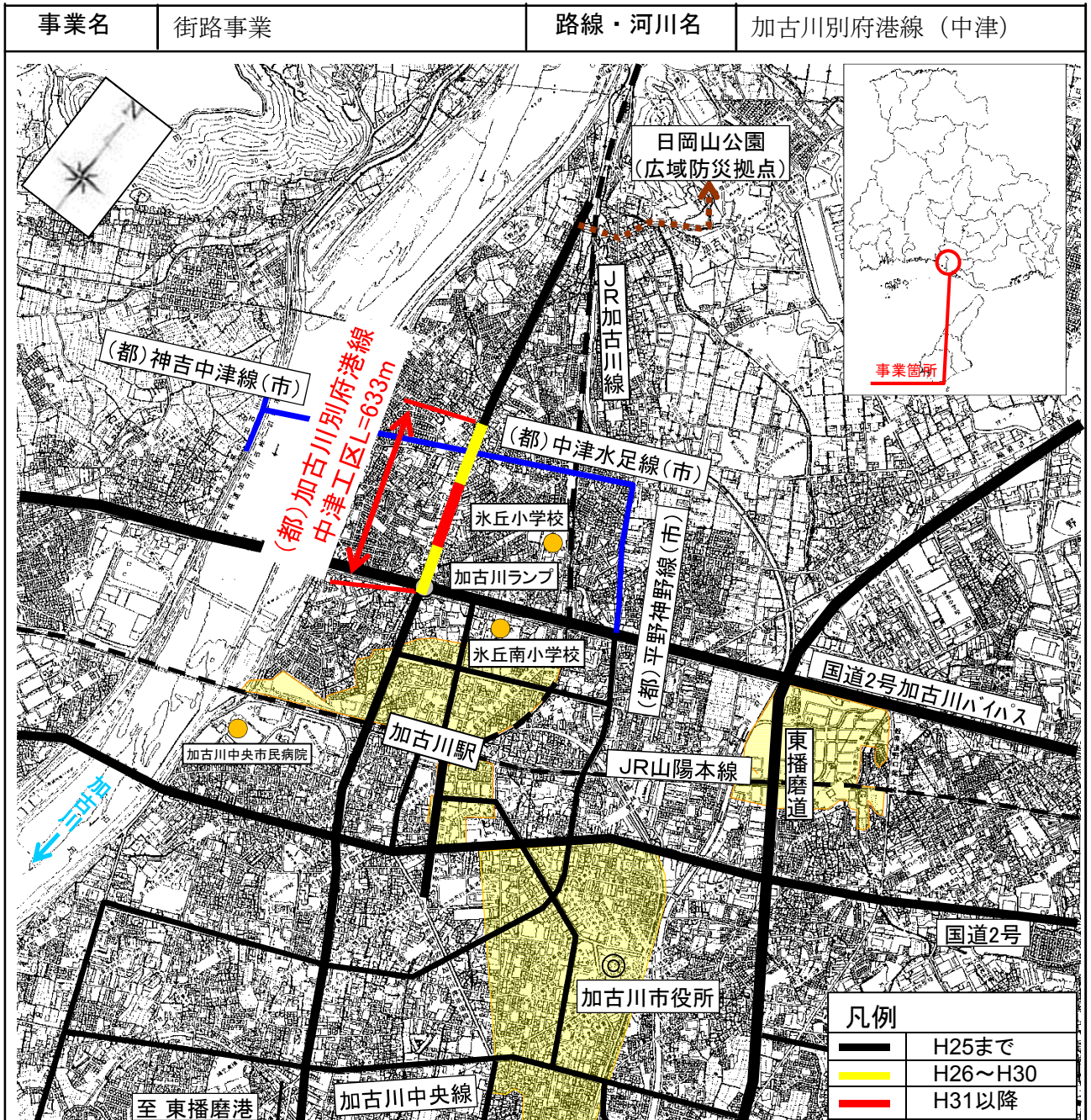
県土整備部

土木局 道路街路課

投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

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 荒谷 一平 (街路班長 芦田 渉)	内線	4474 (4480)	
事業種目	街路	新規評価年度	H15		現計画	前回評価時点
事業名	都市計画道路 加古川別府港線（中津）	事業採択年度	H16	総事業費	22億円	19億円
		着工年度	H17	内用地補償費	17億円	15億円
事業区間	加古川市加古川町河原～加古川町中津	再評価年度	H25	完成予定年度	H31	H27*
				※H27、29年度公共事業審査会でH31への延伸報告済		
所在地	かこがわしかこがわちようかわら かこがわちようなかづ 加古川市加古川町河原～加古川町中津			進捗率 (内用補進捗率)	96% (100%)	81% (91%)
				残事業費	1億円	4億円
事業の目的				事業内容		
<p>○渋滞交差点の解消 渋滞交差点解消プログラムに基づき、河原交差点（国道2号加古川バイパス加古川ランプ付近）の慢性的な交通渋滞の解消を図る。</p> <p>○緊急輸送道路の早期整備 地震等の大規模災害に備え、耐震岸壁を有する東播磨港と東播磨地域の広域防災拠点である日岡山公園を結ぶ緊急輸送道路の早期整備を図る。</p> <p>○安全で円滑な交通の確保 通学や通勤等に伴う自転車や歩行者の利用が多いことから、歩行者と自転車の安全な通行を確保する。</p>				<p>【延長】633m</p> <p>【構造規格】第4種第1級</p> <p>【幅員】 現況：2車線 両側歩道2.0m、車道6.5m〔全幅12.5m〕 計画：2車線 両側歩道5.0m、車道6.5m〔全幅20.0m〕</p> <p>【計画交通量】12,600台/日〔H42年予測〕</p> <p>【現況交通量】H22実測 自動車：15,608台/日 歩行者：561人/12h 自転車：548台/12h</p> <p>【負担割合】国55%、県22.5%、市22.5%</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<p>①平成26年度に本路線と平行する東播磨道が部分供用され、平成30年度より本路線と交差する国道2号線の道路改築事業（2車線→4車線）が開始。</p> <p>【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 ①店舗等の補償費の精査により、用地補償費が2億円増加した。 ②用地取得にあたり、用地境界の確定に不測の日数を要したため、期間を4年延伸し、完成を平成31年度とする。</p>					
進捗状況	<p>①進捗率は95%、用地取得率100%である。 ②平成30年7月に全ての用地補償契約が完了したため、平成31年度完成に向け、引続き工事を推進する。 ③平成26年度に河原交差点を改良し、部分供用済。</p>					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び対応方針 (H25年度再評価)	【審査会意見】 継続妥当	【対応方針】			—	
(1)必要性	<p>①慢性的な交通渋滞（南行き渋滞長650m）が発生していた河原交差点が改良され、国道2号加古川バイパス加古川ランプ付近の渋滞が解消された。 ②通学路に指定されているが、歩道が狭く（W=1.5m）、早急に安全な歩行者・自転車空間を確保する必要がある。 ③過去5年間に51件の交通事故が発生している。</p>					
(2)有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比 B/C=1.1（全体）（前回評価時点B/C=1.5、残事業B/C=28.1） ②地震等の広域災害時には、耐震岸壁を有する東播磨港と東播磨地域の広域防災拠点である日岡山公園を結び、救援物資の輸送など、緊急輸送道路の主要な機能を発揮する。 ③歩道を拡幅し、自転車歩行者道を整備することで、歩行者・自転車双方の交通の安全性が高まる。 ④全ての用地補償契約が完了しており、工事を実施し、平成31年度に事業完了させる。</p>					
(3)環境適合性	①歩道を透水性舗装とし、地下水涵養を図る。					
(4)優先性	①加古川市が施行中の中津水足線等と一体的に整備することで、加古川駅を中心とする環状道路網が強化されるため、残る道路改良工事を進め事業を早期に完了させる。					
再評価の結果	継続	理由	事業の必要性は事業採択当時と何ら変わっておらず、用地補償契約も全て完了していることから、残る工事を進め、早期に完了させるため、継続して事業を実施する必要がある。			

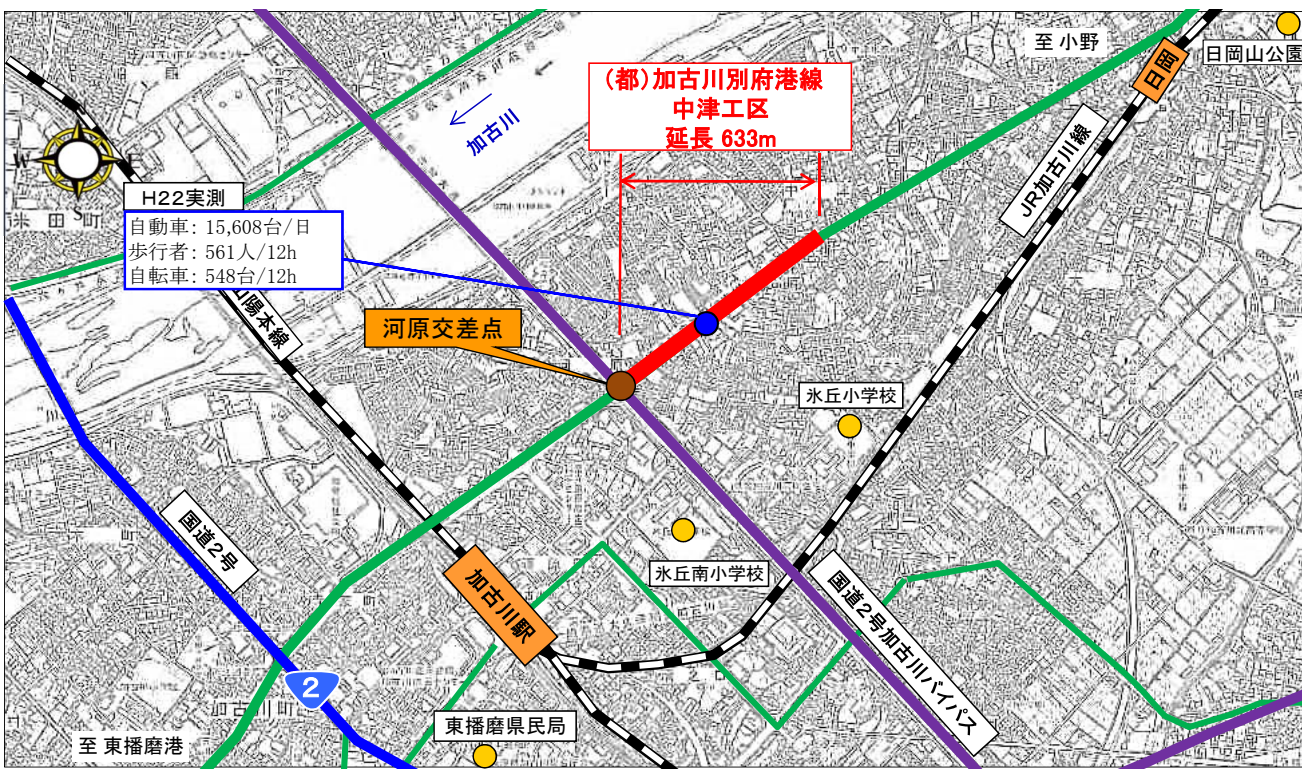
事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第2回〕）



	事業進捗状況・予定	整備効果
全体 (H16~H31)	【事業費＝22億円】 延長：633m 用地補償件数：29件、3,827㎡	
前回再評価 まで(実績) (H16~H25)	【事業費＝15億円】 ・用地補償件数：29件中20件契約（91%）	—
過去 5年間 (H26~H30)	【事業費＝6億円】 ・用地補償全件契約完了（100%契約済み） ・河原交差点を含む延長373mの道路改築工事が完了	河原交差点の慢性的な渋滞が解消した。
今後 1年間 (H31)	【事業費＝1億円】 ・平成31年度供用に向けて、残る延長260mの道路改築工事を推進する。	都市計画道路加古川別府港線の全線整備が完了し、道路ネットワークの機能が発揮されるとともに、安全な歩行者・自転車空間が確保される。

街路事業 都市計画道路 加古川別府港線(中津)

位置図



- 凡例
- 自動車専用道路
 - 国道
 - 県道
 - 事業区間
 - 公共施設
 - 渋滞交差点
 - 交通量調査地点



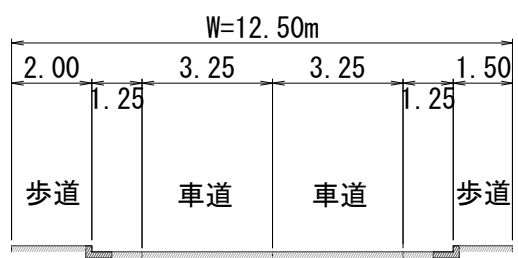
H22実測
 自動車: 15,608台/日
 歩行者: 561人/12h
 自転車: 548台/12h

河原交差点

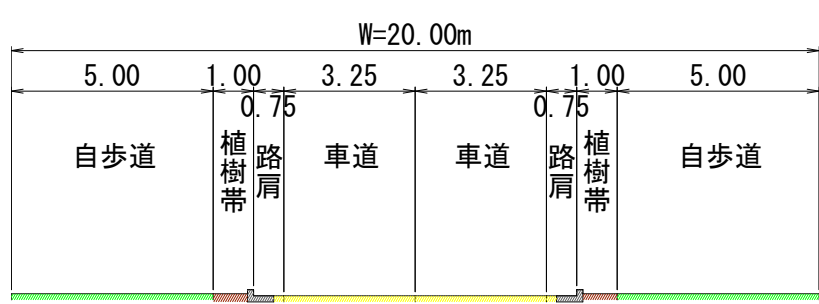
(都)加古川別府港線
 中津工区
 延長 633m

横断面

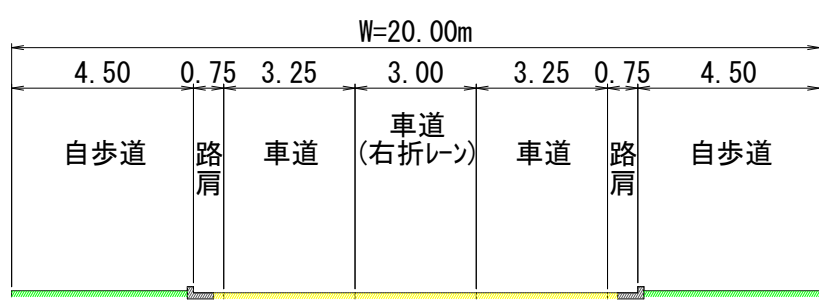
現況横断面



計画横断面 (一般部)



計画横断面 (交差点部)



事業の必要性と進捗状況

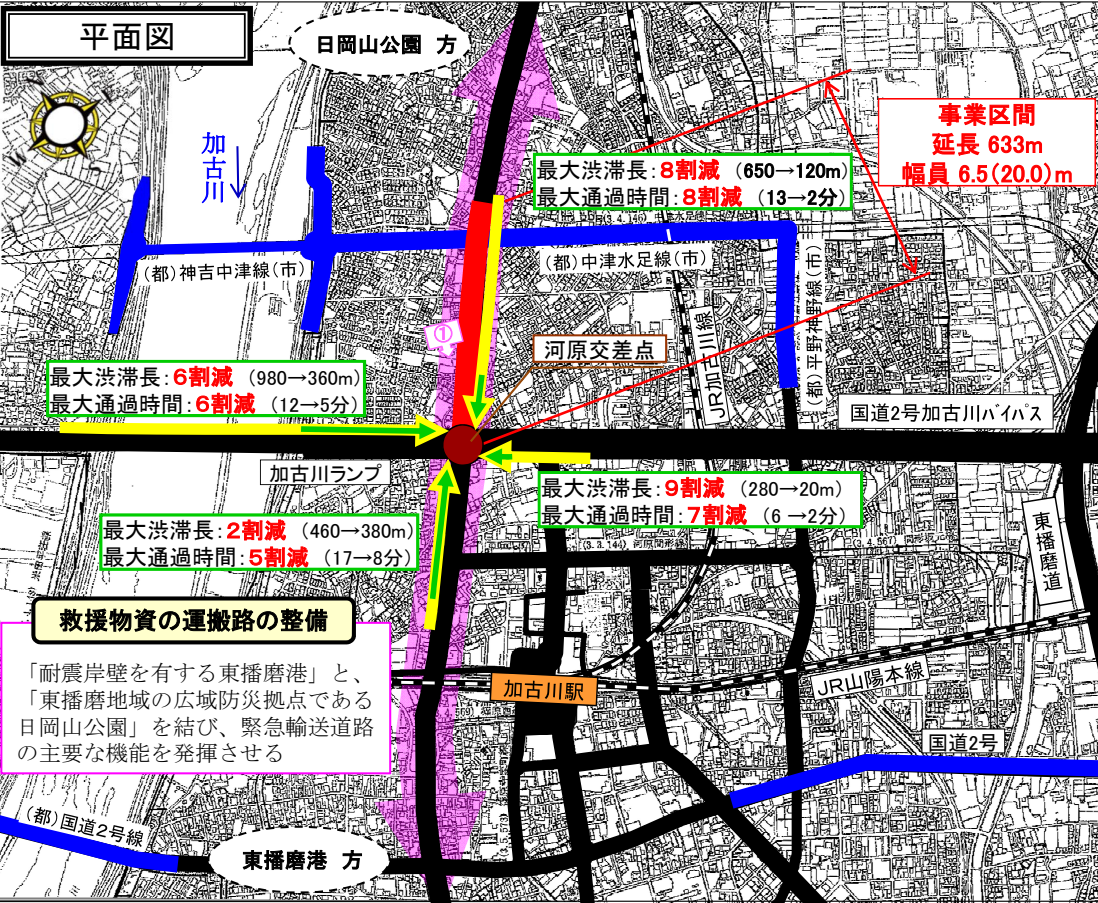
- ① 渋滞交差点の解消による円滑な交通の確保
- ② 東播磨港と日岡山公園（広域防災拠点）を結ぶ緊急輸送道路の整備

凡例

- : 事業区間
- : 事業中の都市計画道路
- : 整備済の都市計画道路
- : 渋滞交差点

渋滞調査

- : 平成20年11月 (交差点改良前)
- : 平成27年 4月 (交差点改良後)



現況写真

完成区間

交差点を改良し、交通渋滞が解消

<整備前>

河原交差点

自動車右折できず、渋滞が発生

<整備後>

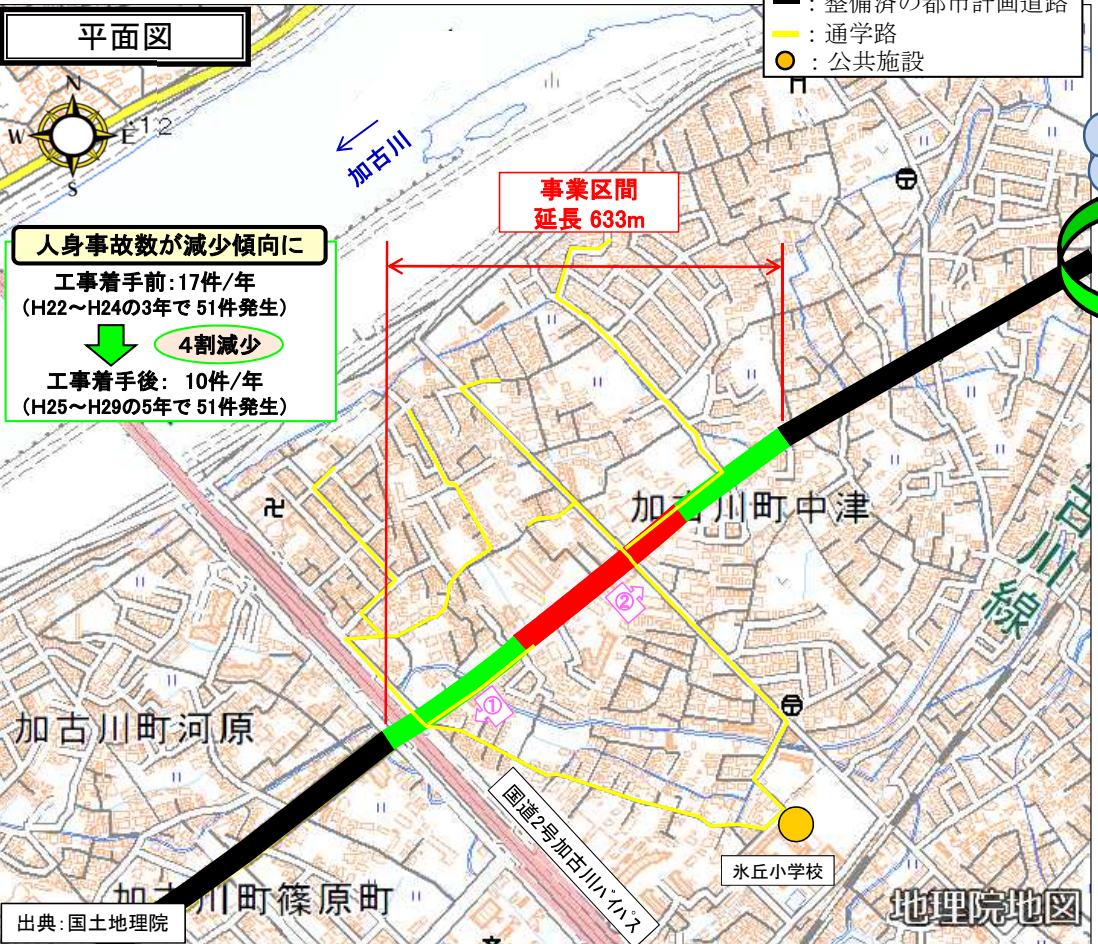
自動車の円滑な交通を確保

交差点部拡大

内回りに改良

右折がスムーズに

③ 歩行者と自転車の安全な通行空間の確保



現況写真

完成区間

歩道部を拡幅し、安全な通行空間を確保

<整備前>

歩道が狭く、通学が危険

路肩が狭く、自転車通行が危険

<整備後>

歩行者と自動車の安全な通行を確保

未完成区間

歩道が狭く、通行が危険

自転車避ける自動車

錯綜する自転車

1 実施工程表

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
設計																
測量・調査																
用地補償																
道路改築工事																

	: 前回計画
	: 実施・計画

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
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	○ 整備無し時の走行時間費用 - 整備有り時の走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{移動時間} \times \text{時間価値原単位}) \times 365$ 日
	② 走行経費減少便益 ○ 走行条件が改善されることによる燃費等が向上することによる便益	○ 整備無し時の走行経費 - 整備有り時の走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{走行経費原単位}) \times 365$ 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	○ 整備無し時の交通事故損失額 - 整備有り時の交通事故損失額 事故損失額: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位})$

② 費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)		代表的な効果	C(費用)			B/C	
		便益額 (百万円)			総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)		
街路	都市計画道路 加古川別府港線 (中津工区)	全体事業費	① 走行時間短縮便益	2,916	・時間短縮 約3分→約2分 ・計画交通量 12,600台/日	2,875	2,845	30	1.1
			② 走行経費減少便益	159					
			③ 交通事故減少便益	46					
			計	3,121					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	2,916	・時間短縮 約3分→約2分 ・計画交通量 12,600台/日	111	81	30	28.1
			② 走行経費減少便益	159					
			③ 交通事故減少便益	46					
			計	3,121					

(2) 費用対効果に含まれない効果

- ① 耐震岸壁を有する東播磨港と広域防災拠点である日岡山公園を結ぶ緊急輸送道路としての機能を発揮
- ② 歩道を拡幅し、歩行者、自転車双方の安全を確保
- ③ 市中心部の円滑な交通を確保し、JR加古川駅へのアクセスが向上し、中心市街地活性化の効果を発現
- ④ 河原交差点の交通渋滞が解消し、バスの定時運行が確保され、バス利用が促進

道路・街路事業の効果

対象事業：都市計画道路事業（都）加古川別府港線（中津工区）

（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 （※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路の整備）	○ ・耐震岸壁を有する東播磨港と広域防災拠点である日岡山公園とを結ぶ緊急輸送道路の整備
		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）	○ ・火災時の延焼遮断帯としての機能を確保
	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	○ ・歩道を拡幅し、歩行者、自転車双方の安全を確保
			○ ・河原交差点の、右折方法を外回り方式から内回り方式に変更することで、自動車交通の安全性が向上
②地域の活性化	地域間交流の促進	— —	
	中心市街地の活性化	○ ・市中心部への広域交通の入口である加古川ランプの渋滞解消により、交通流が円滑化され、中心市街地が活性化	
	地域産業の活性化	— —	
	観光支援	○ ・総合公園である日岡山公園への市内中心部からのアクセス向上	
	地域プロジェクト等支援	○ ・加古川市施行の中津水足線等と一体的に整備することで道路ネットワークを強化	
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向上 ○ ・河原交差点の交通渋滞が解消し、バスの定時運行が確保され、バス利用が促進	
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	

○印は当該事業効果の主な項目