

令和6年度 投資事業評価調書（継続：再評価〔第1回〕）

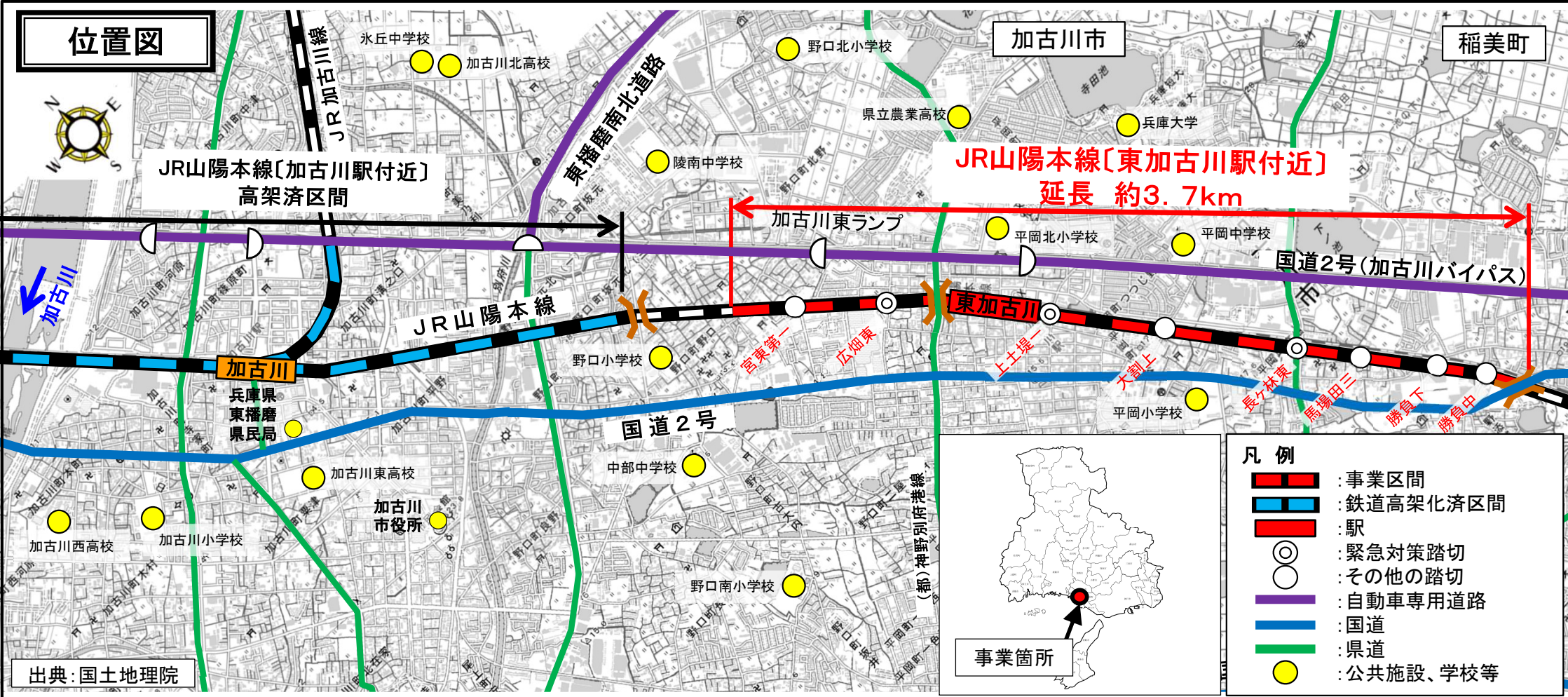
部課室名	土木部道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 志茂 大輔 (街路班長 芦田 渉)	内線	4362 (4474)
事業種目	連続立体交差事業	評価年度等		現計画	前回評価時点
事業名	JR 山陽本線 (東加古川駅付近) [着工準備]	新規評価年度 令和3(2021)年度 事業採択年度 令和2(2020)年度	全体事業費	550億円	480億円
			内地補償費	80億円	80億円
進捗率	1%		—		
用補進捗率	—		—		
残事業費	546億円		—		
着工準備着手年度	令和2年度		令和2年度		
着工予定年度	令和13年度目標		未定		
完成予定年度	未定		未定		
事業区間	加古川市平岡町土山 ～野口町野口				
事業の目的			事業内容 () : 新規評価時点		
<p>○着工準備 都市計画決定や事業着工に必要な測量・試験・設計などの準備・計画を実施。</p> <p>○円滑な交通の確保と踏切事故の解消 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 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 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】 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) 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】 (都)神野別府港線 新在家工区 (都)本荘加古線 高畑工区 (都)新在家高畑線 (市事業) 駅前広場整備：東加古川駅 等 (市事業)</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢等の 変化	<p>【新規評価時点からの事業計画・総事業費・工期の変更概要】</p> <p>①人件費、物価高騰による連続立体交差事業の事業費が増加。 ②連続立体交差事業の関連事業(関連街路事業、駅前広場整備等)の概算事業費が増加し、連続立体交差事業と合わせた総事業費が増加。 ③着工準備において、既にJR山陽本線と立体交差となっている(都)神野別府港線の施工時の交通や鉄道への影響、東加古川駅周辺のまちづくりの検討などへの対応が必要。 ④上記課題への対応を考慮し工程を見直した結果、令和13年度の事業着工を目指す。</p>				
進捗状況	着工準備において、加古川市、鉄道事業者と総事業費のコスト縮減策、施工時の交通課題などの検討を進めている。				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び対応方針 (R3年度新規評価)	【審査会意見】 新規着手妥当	【対応方針】 —			
(1)必要性	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。 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。				
(2)有効性・効率性 (執行環境状況)	①費用便益比 B/C=1.5(費用(C)に鉄道事業者負担分は含まない)(前回B/C=1.8) ②上土堤一(かみどていち)踏切及び長ヶ林東(ちやうがばやしひがし)踏切の踏切対策の地元要望がある。 ③加古川市より連続立体交差事業の要望を受けている。				
(3)環境適合性	①交通渋滞の解消により、CO2排出量の削減が期待できる。 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。				
(4)優先性	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。				
再評価の結果	継続	左の理由	事業の必要性は前回評価時点と変わっておらず、交通の円滑化と踏切事故の解消や都市機能の防災機能の強化に資する事業から、引き続き事業着工に向けた課題解決を図る着工準備を進める必要がある。		

事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第1回〕）

事業名	連続立体交差事業	路線・河川名	JR 山陽本線（東加古川駅付近）
		事業進捗状況・予定	
<p>全体 R3 (2021) ～ 未定</p>	<p>【全体事業費＝550 億円】 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>整備効果</p>
<p>事業採択から 再評価まで （実績） R3 (2021) ～ R6 (2024)</p>	<p>【事業費＝4 億円】 ・事業進捗率：1%、用地進捗率：0%</p>		<p>—</p>
<p>今後 5 年間 （予定） R11 (2029)</p>	<p>令和 13 年度着工に向けて、課題解決やまちづくり検討などを推進する。</p>		<p>—</p>

連続立体交差事業 JR山陽本線〔東加古川駅付近〕

位置図



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 : 550億円(鉄道事業者負担含む)
 費用便益費B/C: 1.5
 (費用(C)に鉄道事業者負担分は含まない)

工程表

	R1～R10	R11～R15	R16～
着工準備	■	■	
事業着手		■	■

事業の必要性

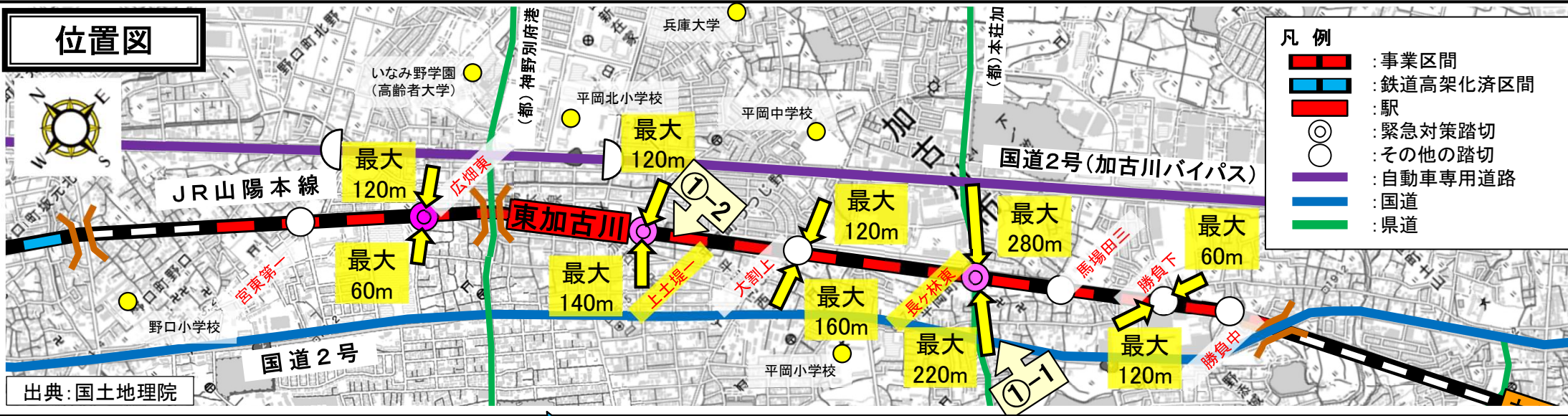
自動車交通の円滑化

歩行者・自転車の安全確保

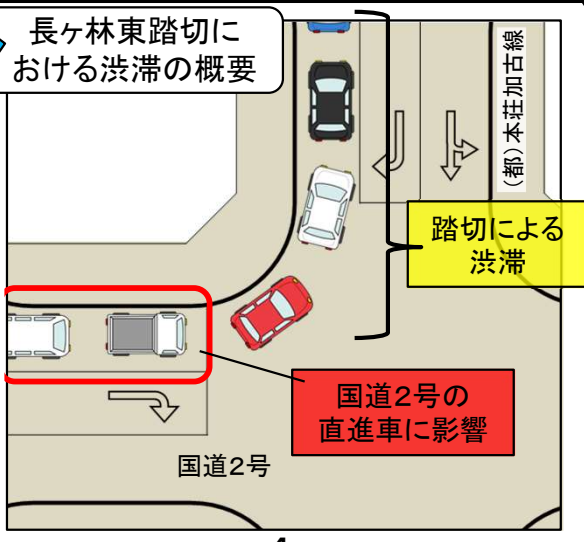
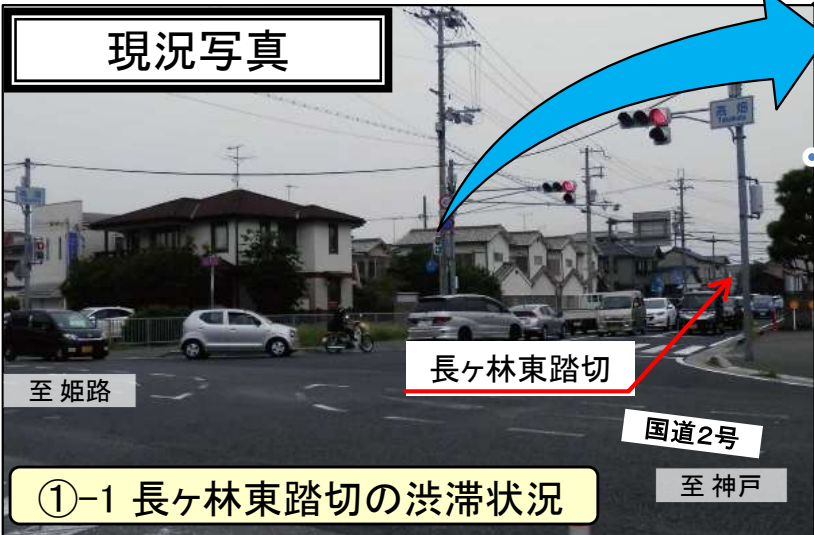
- ①-1 緊急対策踏切である長ヶ林東踏切(自動車ボトルネック踏切)や上土堤一踏切(開かずの踏切)では、交通渋滞が発生。
- ①-2 上土堤一踏切、広畑東踏切(共に歩行者ボトルネック踏切)では、車や自転車、歩行者が多く、輻輳している。
- ①-3 事業区間では過去15年間(平成20年～令和5年)で5回の踏切内における事故が発生

➤踏切を除却することにより、円滑かつ安全な交通の確保や踏切事故の解消を図る。

位置図



現況写真



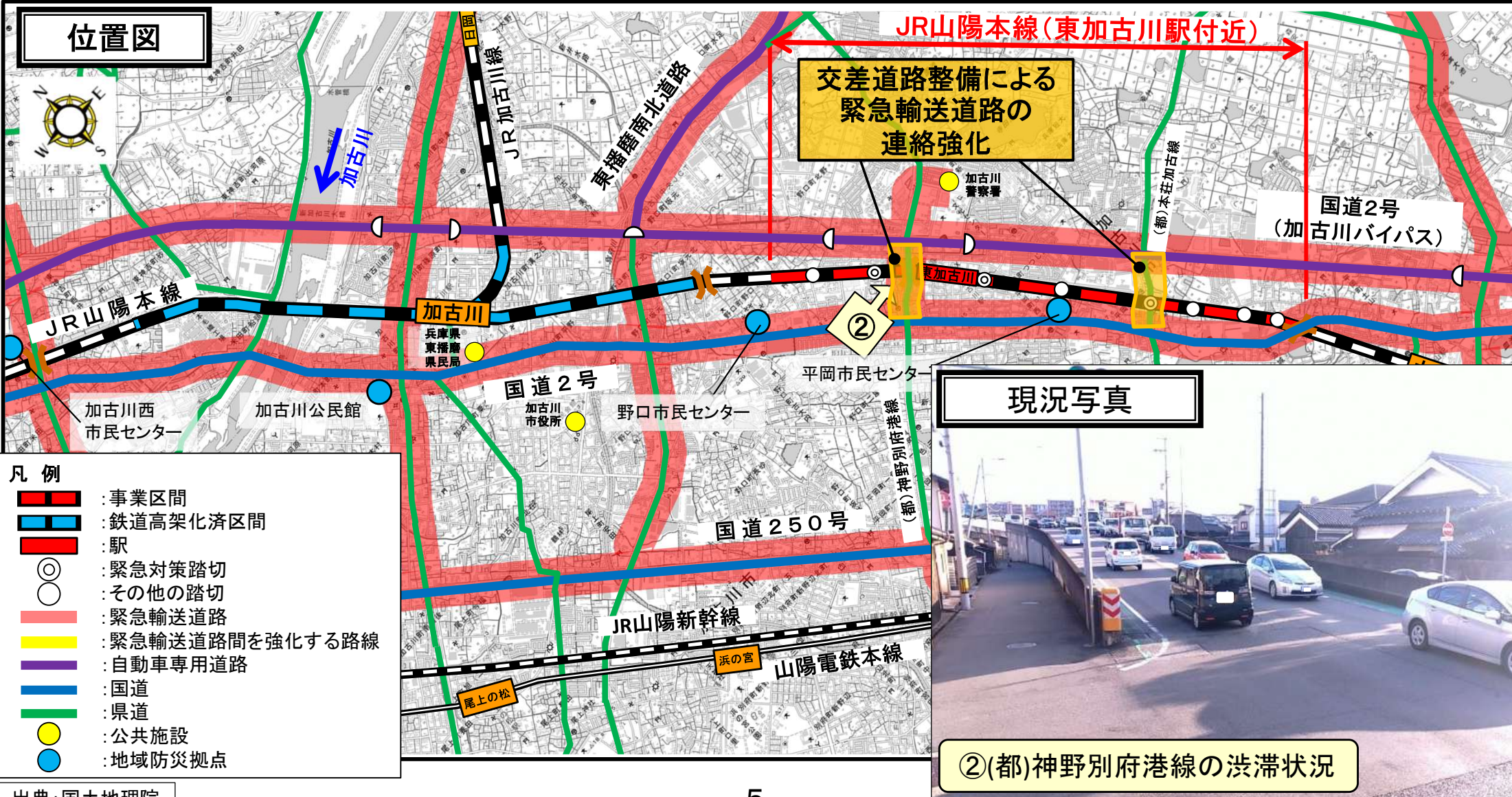
現況写真



事業の必要性

緊急輸送道路間の連絡強化

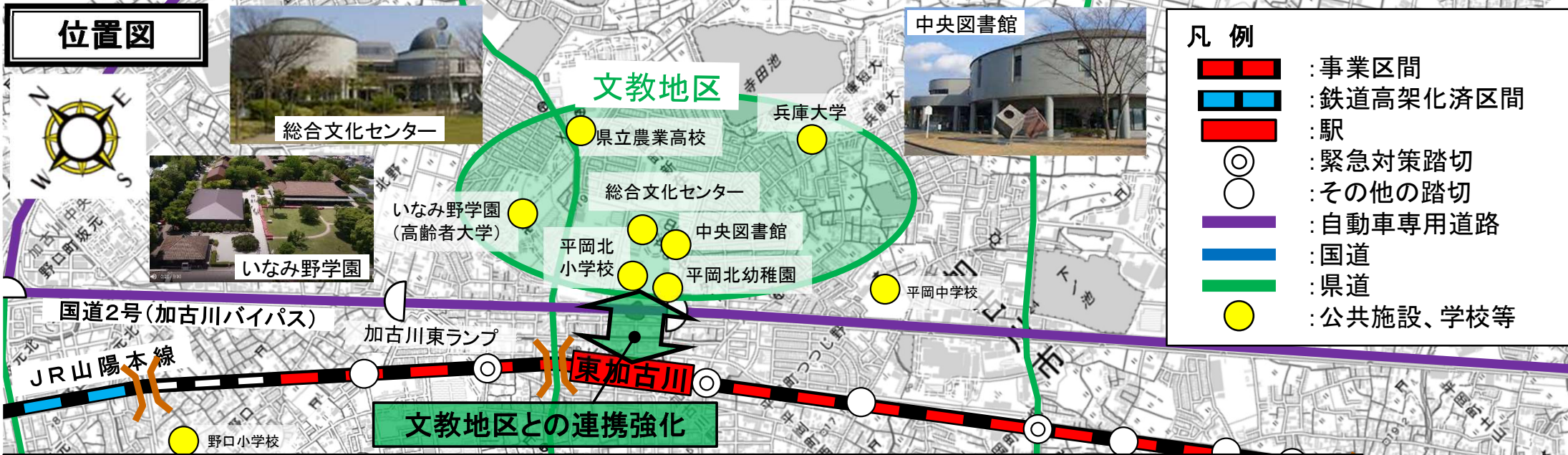
②事業区間であるJR山陽本線を跨ぐ(都)神野別府港線は緊急輸送道路であるが、交通容量不足により慢性的に渋滞し、連絡機能が低下している。また、国道2号加古川バイパスや国道2号等、周辺の緊急輸送道路との連絡機能も低下する。
➤鉄道の高架化にあわせて南北幹線道路を整備することにより、緊急輸送道路間の連絡を強化し、災害時の救援物資の搬送等、都市防災機能の強化を図る。



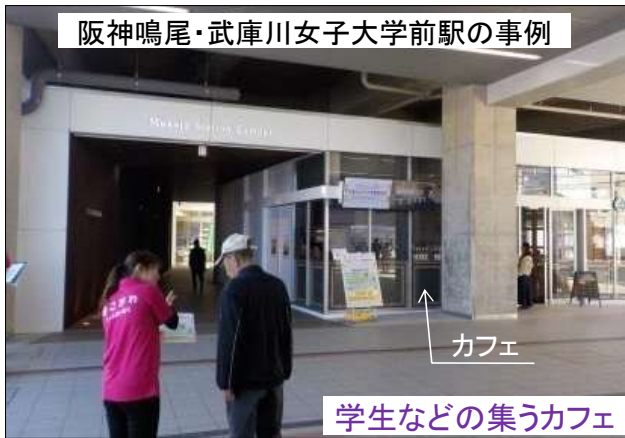
③東加古川駅周辺では、「文教機能を中心とした魅力ある副都心の形成」を目指しているが、駅周辺と文教地区との連携が希薄であり、「文教施設が集積している」という地域の特性をまちづくりに活用できていない。

➤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。

位置図



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)
走行時間短縮	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)		C(費用)			B/C
		便益額 (百万円)	代表的な効果	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 走行時間短縮便益	40,714	28,697	28,642	55	1.5
		② 走行経費減少便益	2,511				
		③ 交通事故減少便益	79				
		計	43,303				

※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>
-------	--