

## 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)	街路担当参事 古川 雅一 ( 街路班主幹 金澤 真文)	内線	4474 (4480)		
事業 種目	事業名	事業区間	総事業費	内用地 補償費	着工準備 着手予定年度	着手予定 年度	完了予定 年度
連続立体 交差事業	山陽電鉄本線 (高砂駅～荒井駅付近)	高砂市高砂町 ～荒井町	350億円 (鉄道事業者 負担含む)	40億円	令和4 (2022)年度	未定	未定
事業目的					事業内容		
<p>○円滑な交通の確保と踏切事故の解消 山陽電鉄本線の高砂駅から荒井駅付近の約2.5kmにおいて、鉄道の高架化により7箇所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>○臨海部と内陸部の交通機能強化 踏切除却による南北交通の円滑化により、臨海部工業地域からの物流機能を強化するとともに、臨海部に計画されている播磨臨海地域道路へのアクセス性の向上を図る。</p> <p>○安全・快適でにぎわいのあるまちを実現 高砂市が、連立事業と一体的に実施する関連事業において、駅前広場を整備することにより交通結節機能の向上を図るとともに、大型商業施設跡地の民間開発や観光エリアへのアクセスルート整備により地域の賑わいを創出する。さらに、荒井駅北側の密集市街地の改善を図る。</p>					<p>【延長】 鉄道高架化：延長 約2.5km 除却する踏切：7箇所 (うち緊急対策踏切1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(市事業)】 駅前広場整備：高砂駅、荒井駅 市街地再開発事業：高砂駅周辺 密集市街地改善：荒井駅周辺</p>		
評価視点	評価結果の説明						
(1) 必要性	<p>①本事業区間内には、自動車ボトルネック踏切である高砂踏切や、朝の通勤ラッシュ時の最大渋滞長が1,700m(踏切～国道250号)に及ぶ神鋼前踏切が存在し、慢性的な交通渋滞が発生している。歩行者・自転車の通行も多く、自動車と輻輳し、危険な状態が続いている。また、平成25年2月には、神鋼前踏切において、特急列車と北側近接交差点の先詰まりで踏切内に残ったトラックが衝突し、脱線する事故が発生した。このため、鉄道を高架化し、連続的に踏切を除却することにより、円滑な交通の確保、歩行者・自転車の安全で快適な通行空間の確保、踏切事故の解消を図る。</p> <p>②播磨臨海工業地域を形成する臨海部には、多くの企業が集積している。神鋼前踏切における中型車以上の北進規制、キッコーマン踏切が接続する(都)浜幹線の一方通行など物流に支障を来している。また、鉄道南側には播磨臨海地域道路が計画されており、アクセス向上が必要である。このため、連続的に踏切を除却し、臨海部と内陸部の南北交通を円滑化するとともに、関連側道として(都)浜幹線を整備する。これにより、臨海部からの物流機能の強化と、播磨臨海地域道路へのアクセス性の向上を図る。</p> <p>③高砂駅は南側駅前広場が狭く、荒井駅は北側南側ともに駅前広場が無いこと、交通結節機能が脆弱である。さらに、高砂駅周辺の商業施設の老朽化、高砂駅南側の大型商業施設の撤退により、まちの賑わいが減少している。高砂駅南の堀川地区周辺には、観光施設が集積しているが、駅からの動線が整備されておらず、まちの賑わいづくりに活かしきれていない。また、荒井駅北側は密集市街地が存在し、災害時等の安全確保が課題である。このため、駅前広場整備や駅前再開発、高架下空間の活用、大型商業施設跡地の民間開発、観光エリアへのアクセスルート整備等、高砂市が連立事業と一体的に実施する関連事業により、まちの賑わいを創出する。また、荒井駅北側の住宅地では、生活道路の拡幅等により密集市街地の改善を図るなど、まちづくりへの相乗効果が期待できる。</p>						
(2) 有効性 ・ 効率性 (執行環境 状況)	<p>①費用便益比 B/C=1.8(費用(C)に鉄道事業者負担分は含まない)</p> <p>②高砂駅周辺においては、自治会、商工会議所、企業で構成するまちづくり協議会が、連立事業にあわせた高砂駅周辺整備の計画を市と共にとりまとめている。荒井地区においても、同様の協議会の立ち上げに向け、市と自治会が調整している。</p> <p>③商工会議所から県と市に対し、毎年連立事業の要望が出されている。</p>						
(3) 環境 適合性	<p>①交通渋滞の解消により、CO2排出量の削減が期待できる。</p> <p>②都市計画マスタープランで都市交流拠点に位置づけられている高砂駅では、魅力的な駅前空間を整備し、良好な景観を形成する。</p>						
(4) 優先性	<p>①平成25年2月に神鋼前踏切において車両衝突による列車脱線事故が発生した。踏切が北側の交差点と近接し、危険な状態が続いているため、事業の優先性は高い。</p> <p>②渋滞や交通規制により臨海工業地域からの物流に支障を来している。さらに、鉄道南部に計画される播磨臨海地域道路へのアクセス向上から優先性は高い。</p>						
【事後評価】 対象・対象外	①事業完了後に費用便益の3便益に加え、地域の活性化効果、事業に対する県民の満足感等について検証し、事後評価を行う。						

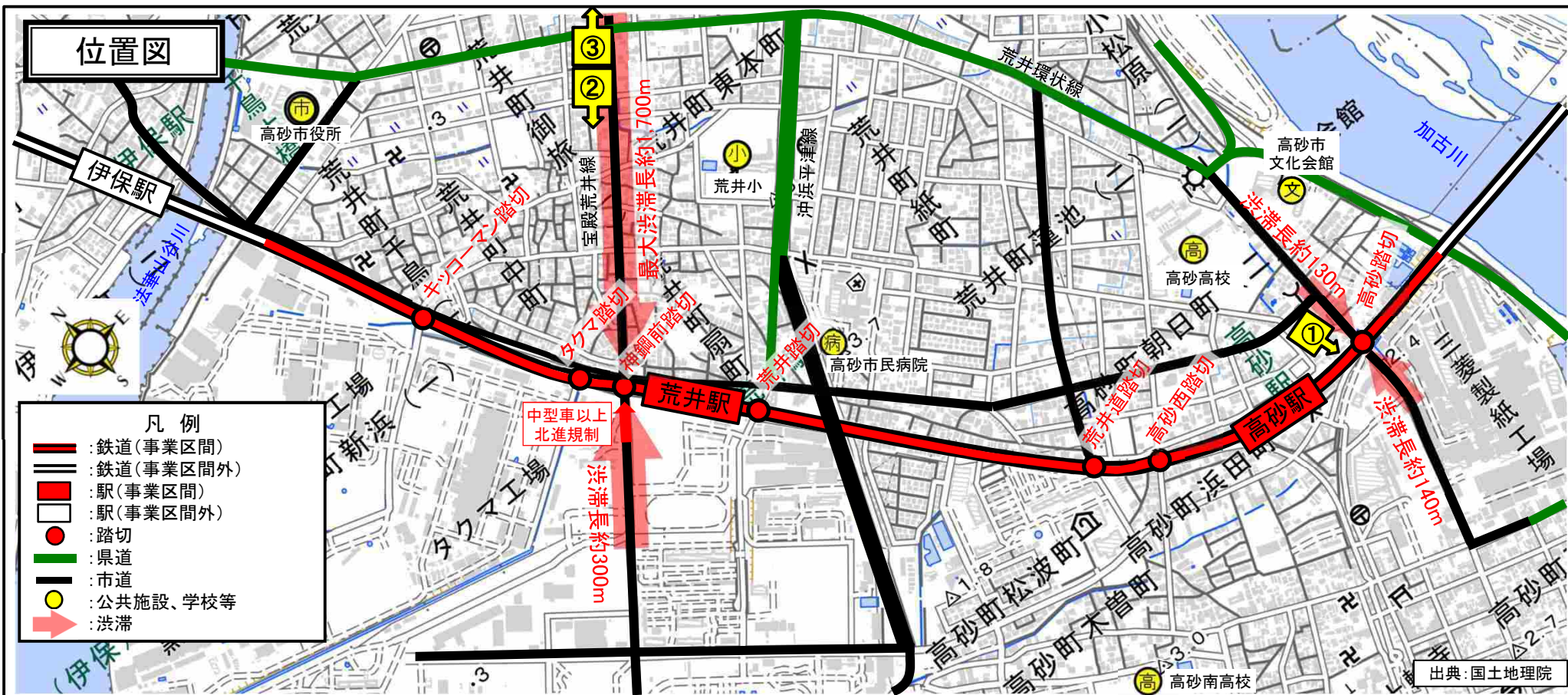




# 事業の必要性

## (自動車交通の円滑化)

①-1 高砂踏切(自動車ボトルネック)や神鋼前踏切では、朝夕に慢性的な交通渋滞が発生。(神鋼前踏切の最大渋滞長1,700m(踏切～国道250号))  
➤ 鉄道を高架化し、踏切を除却することにより、円滑な交通を確保する。



# 現況写真

①高砂踏切の渋滞状況  
②③神鋼前踏切の渋滞状況  
(臨海部へ向かつ通勤車両)

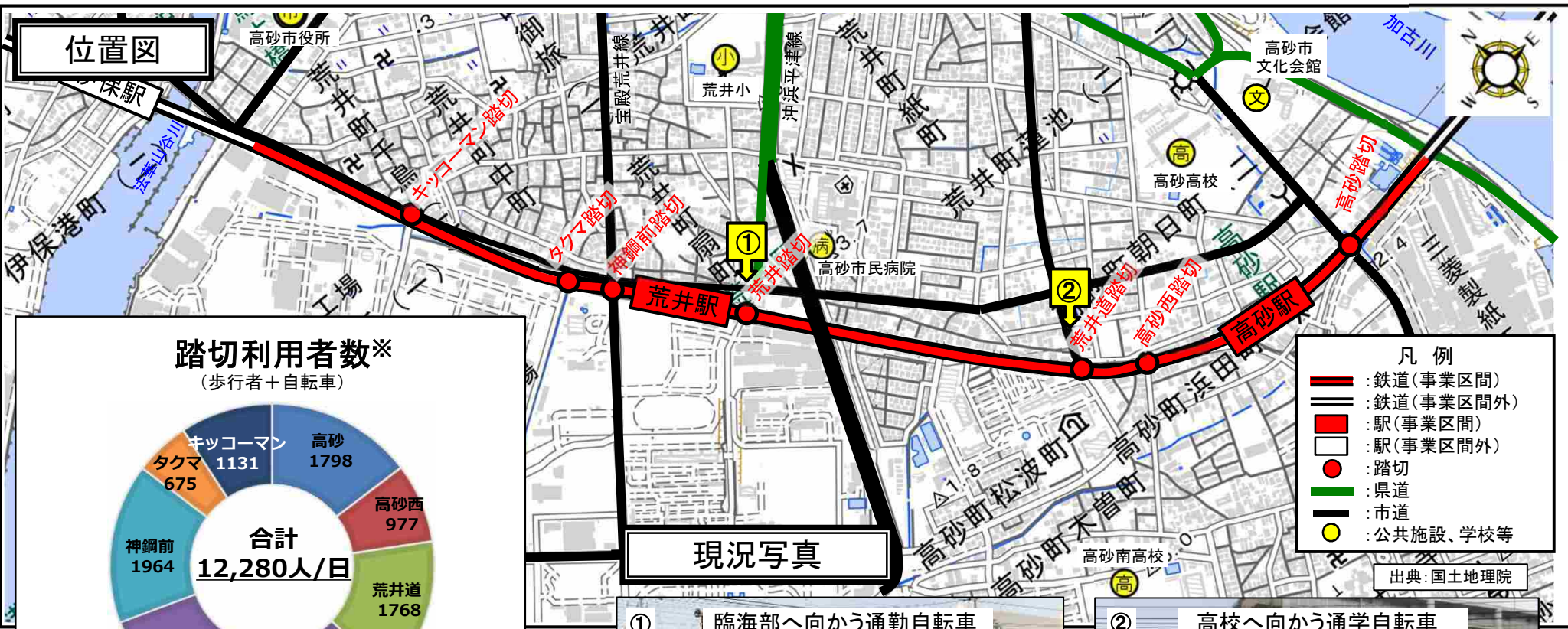




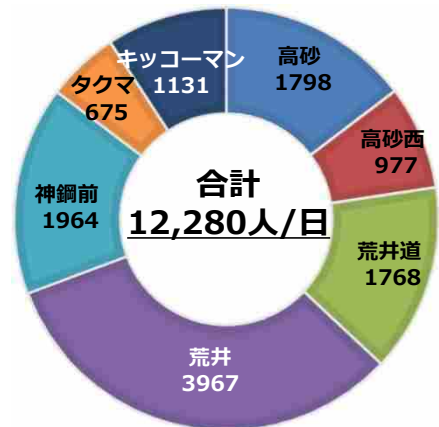
# 事業の必要性

## (歩行者・自転車の安全確保)

①-2 朝夕は、通勤や通学の歩行者と自転車が非常に多く(1日当たり約1万2千人が踏切横断)、自動車と輻輳し、危険な状態が続いている。  
 このうち、踏切まちの影響を受けている1年間の延べ人数は、約150万人。  
 > 踏切を除却することにより、安全で快適な歩行者・自転車の通行空間を確保する。



### 踏切利用者数※ (歩行者+自転車)



このうち、踏切遮断により踏切待ちの影響を受けている1年間の延べ人数は、  
**約150万人/年**

※R1 踏切実態調査

### 現況写真

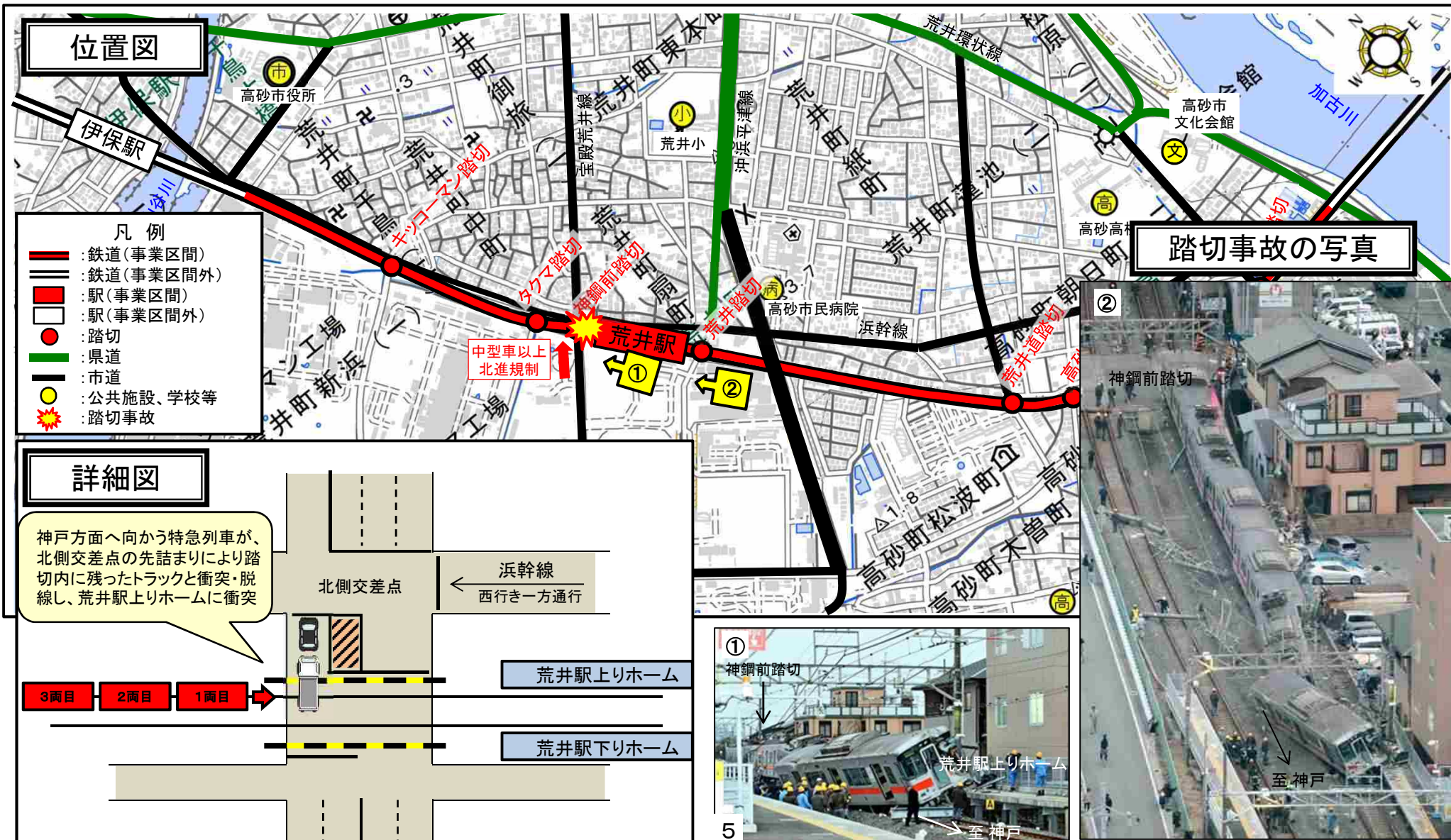




# 事業の必要性

## (踏切事故の解消)

①-3 平成25年2月、神鋼前踏切において、特急列車と北側近接交差点の先詰まりで踏切内に残ったトラックが衝突した脱線事故が発生。  
荒井踏切から西側の4つの踏切では、浜幹線と踏切が近接しており、同様の事故の可能性が潜在。  
➤ 踏切を除却することにより、踏切事故の解消を図る。

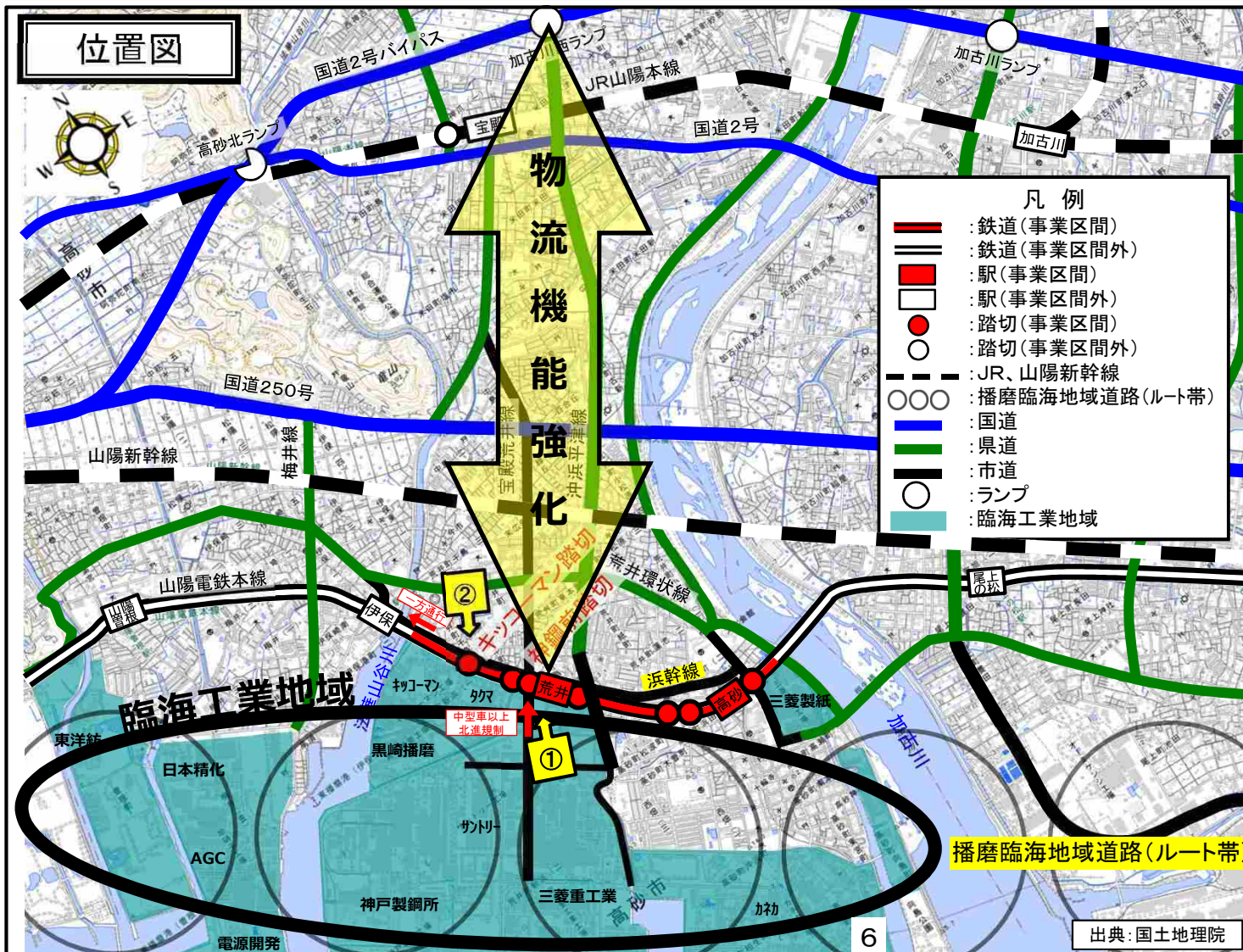




# 事業の必要性

## (臨海部と内陸部の交通機能強化)

- ②-1 播磨臨海工業地域を形成する臨海部には、多くの企業が集積。神鋼前踏切における中型車以上の北進規制、キッコーマン踏切が接続する(都)浜幹線の一方通行など物流に支障を来している。
- ②-2 鉄道南側には、播磨臨海地域道路が計画されており、アクセス性向上が必要である。
  - 鉄道高架化による踏切除却と、高架化にあわせた幹線道路(浜幹線など)の整備により、臨海工業地域からの物流機能を強化、播磨臨海地域道路へのアクセス性向上を図る。



### 現況写真



### 臨海部の主な企業

企業名	従業員数	製造品
神戸製鋼所	2,300人	船舶用クランクシャフト(世界No.1)
三菱重工業	4,300人	ガスタービン(世界No.1)
カネカ	2,000人	プラスチック樹脂改質剤(世界No.1)
サントリー	200人	清涼飲料
キッコーマン	200人	醤油(国内No.1)



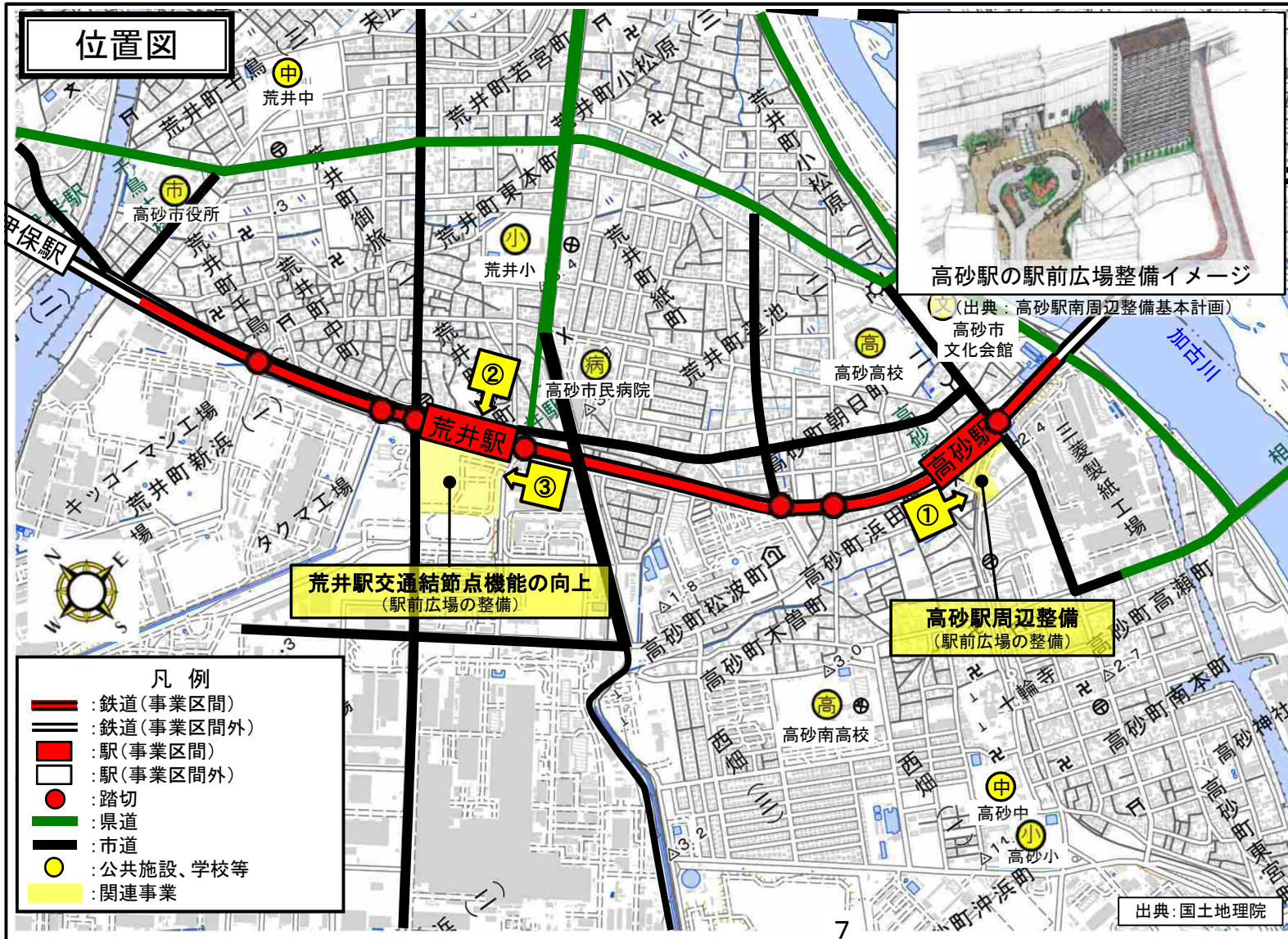
## 事業の必要性

## (交通結節機能の強化)

③-1 高砂駅は、北側に駅前広場はあるものの、観光エリアの玄関口となる南側は、タクシーバスと一般車両スペースがある程度で、人の滞留空間がない。荒井駅は、南に工場群、北に住宅地が広がっているが、北側・南側ともに駅前広場が無い。

➤ 連立事業と一体的に、高砂市が高砂駅と荒井駅に駅前広場を整備し、交通結節機能を強化。

### 位置図



### 現況写真





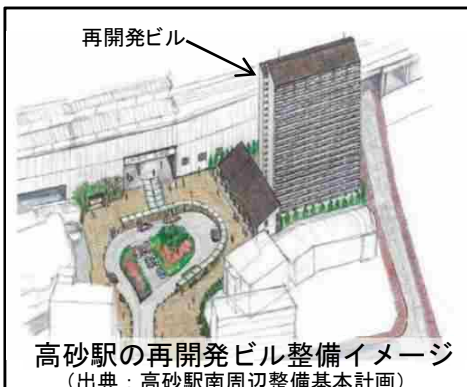
# 事業の必要性

## (まちの賑わい創出(商業施設))

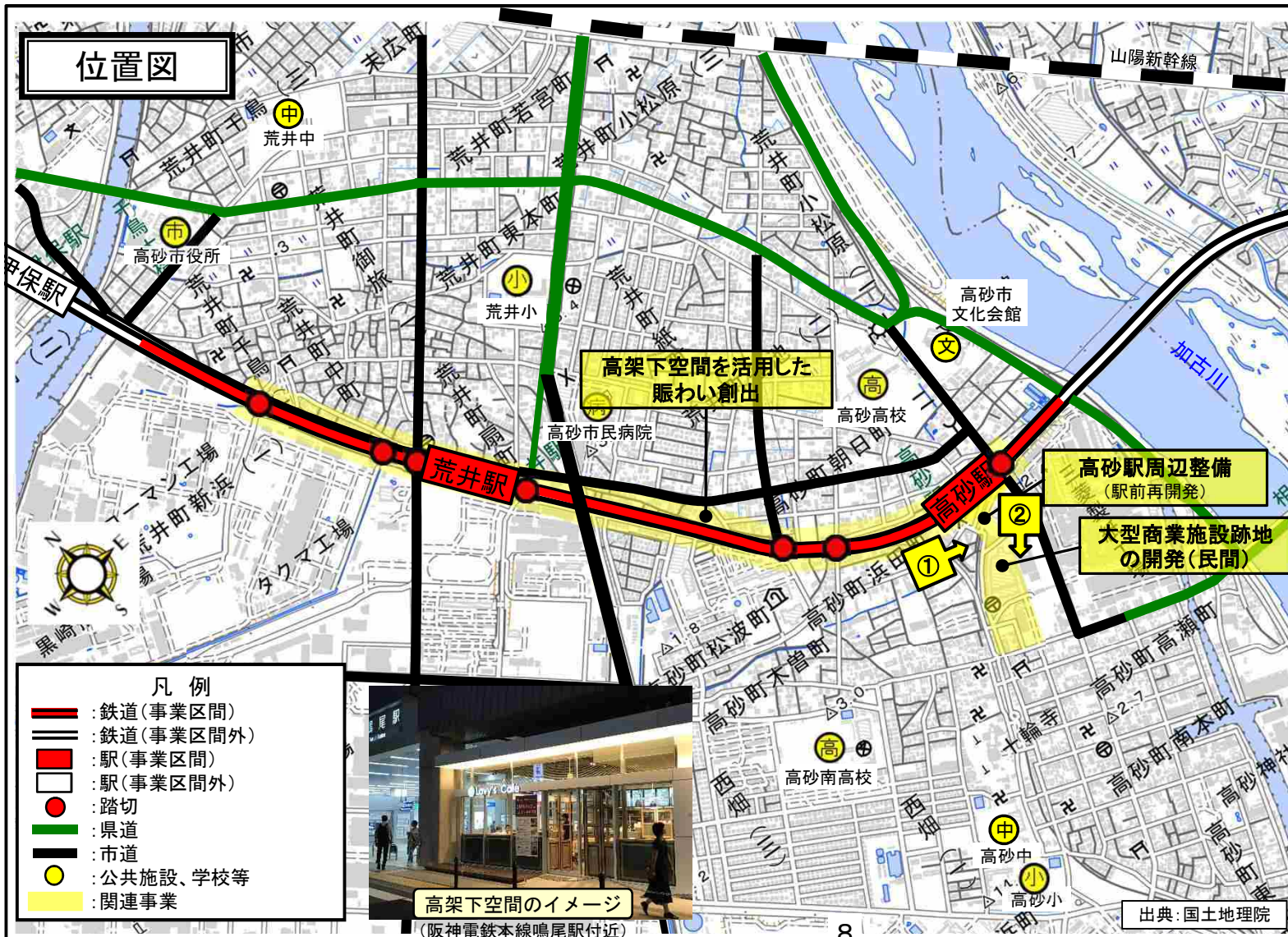
③-2 高砂駅周辺の商業施設が老朽化。また、高砂駅南側の大型商業施設の撤退により、まちの賑わいが減少。

- 連立事業と一体的に行う市街地再開発事業により、駅前<sup>①</sup>に再開発ビルを整備。
- 連立事業により生まれる高架下空間へ商業施設等を配置し、まちの賑わいを創出。
- 大型商業施設跡地に、民間商業施設を誘致し、まちの賑わいを創出。

# 現況写真



# 位置図





# 事業の必要性

## (観光交流の促進)

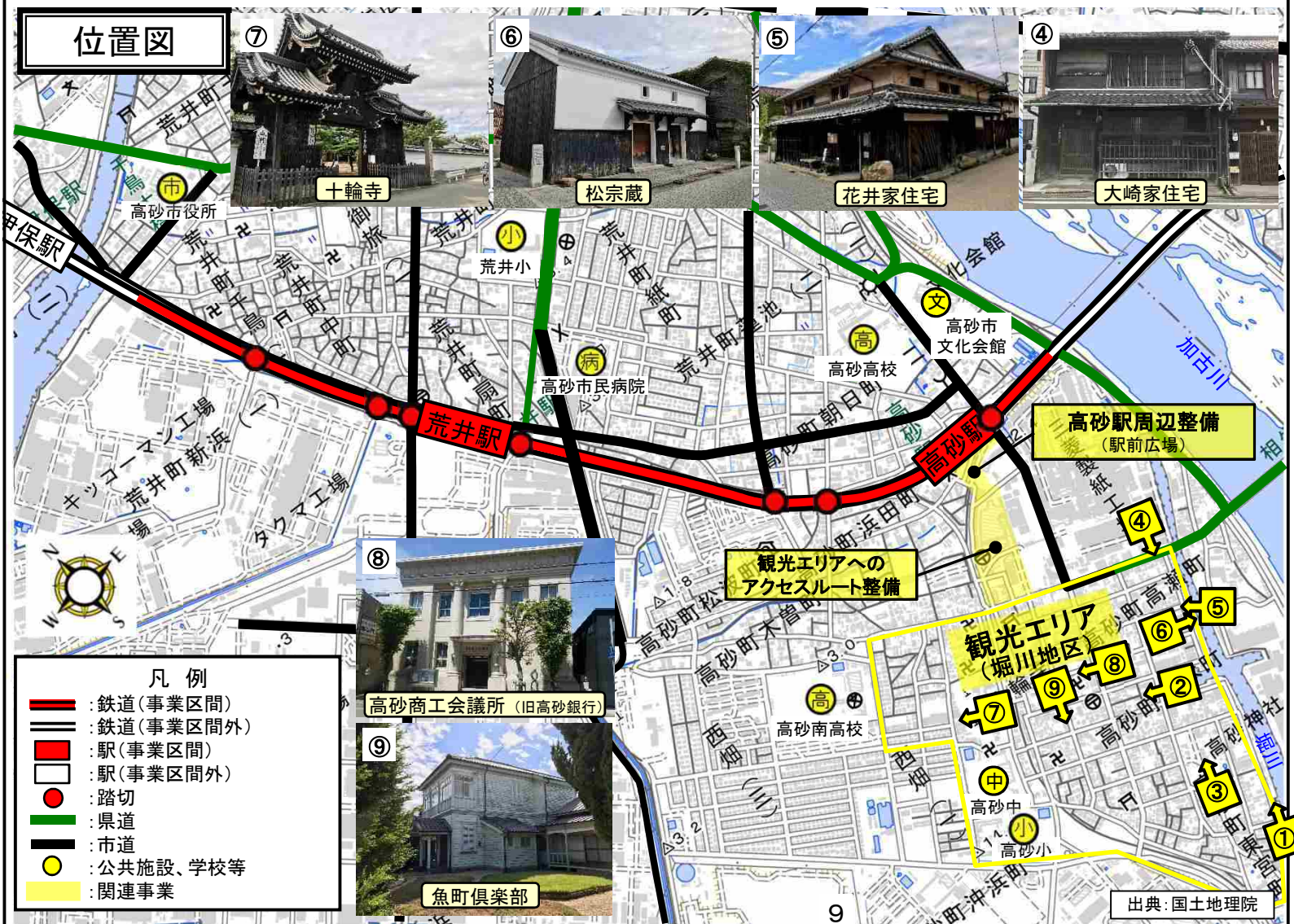
- ③-3 高砂駅南の堀川地区周辺には、高砂神社や工楽松右衛門旧宅など日本遺産に認定された観光施設が集積。  
 駅から観光エリアまでの動線が整備されておらず、まちの賑わいづくりに活かしきれていない。
- 高砂市が駅南の観光エリアへの玄関口として、魅力的な駅前空間を連立事業と一体的に整備。
  - 高砂駅と観光エリアを結ぶ大型商業施設跡地に、観光エリアへのアクセスルートを整備し、交流を促進。

# 現況写真

日本遺産  
北前船寄港地・船主集落 [H30認定]



# 位置図



### 凡例

- (赤線): 鉄道(事業区間)
- (黒線): 鉄道(事業区間外)
- (赤): 駅(事業区間)
- (白): 駅(事業区間外)
- (赤): 踏切
- (緑): 県道
- (黒): 市道
- (黄): 公共施設、学校等
- (黄): 関連事業



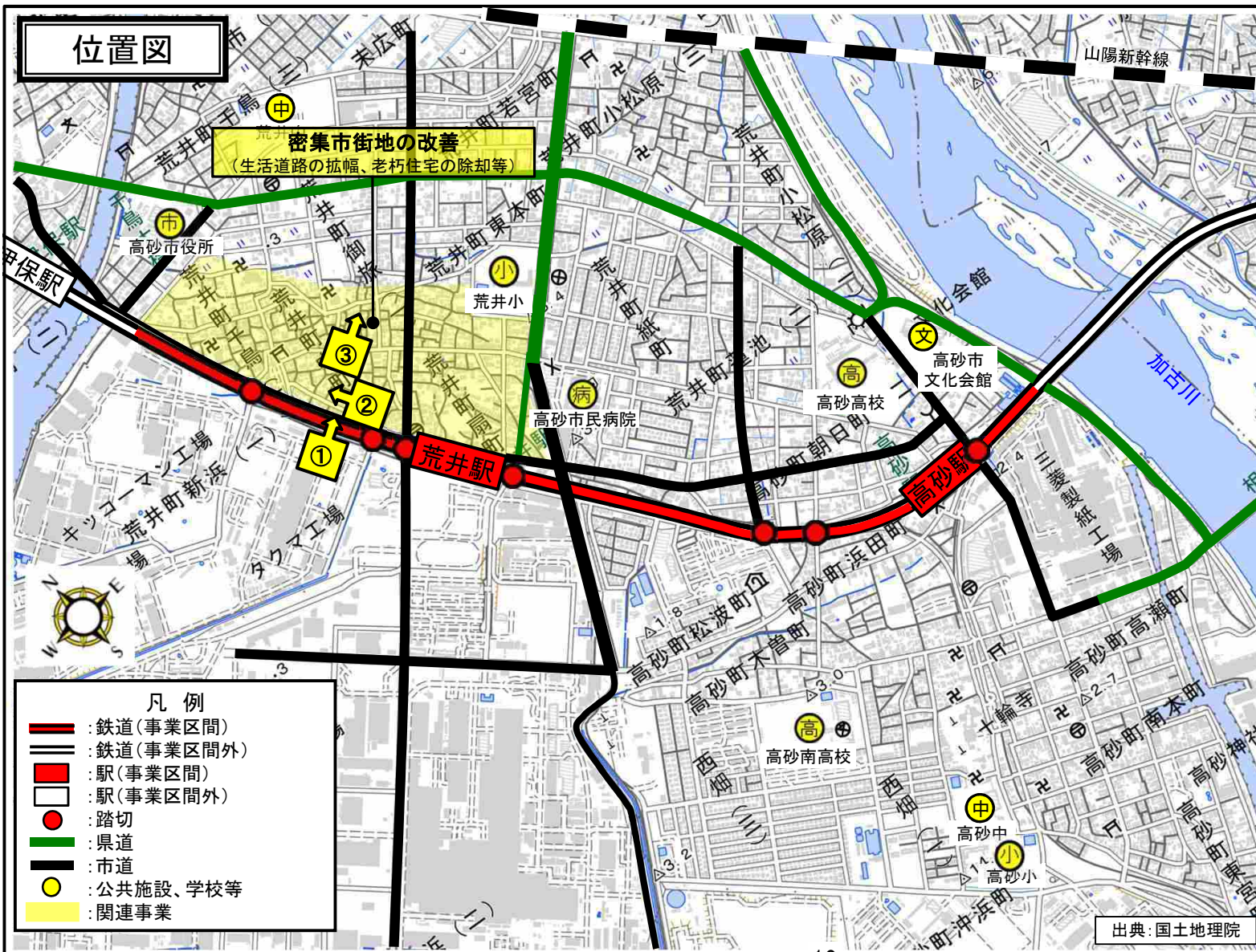
# 事業の必要性

## (密集市街地の改善)

③-4 荒井駅北側には、密集市街地が存在し、災害時等の安全確保が課題。

➢ 連立事業を契機に、高砂市が生活道路の拡幅や老朽住宅の除却等、密集市街地の改善を図り、防災機能を強化。

### 位置図



### 現況写真

細街路が多く、大規模火災等の危険性が高い



密集市街地の状況

生活道路が狭く、緊急車両等の通行が困難



密集市街地の状況

老朽住宅が多く、建物倒壊の危険性が高い



密集市街地に残る老朽住宅



## 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)
①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
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
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

#### ② 費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益) <sup>※1</sup>			C(費用) <sup>※2</sup>			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	山陽電鉄本線 (高砂駅～荒井 駅付近)	①移動時間短縮便益	25,940	踏切遮断の解消 (キョーマン踏切) 6.2時間/日→0	15,340	15,329	11	1.8
		②走行経費減少便益	1,037	現況交通量 (高砂踏切) 8,513台/日				
		③交通事故減少便益	67	踏切事故 1件→0				
		計	27,044					

※1 便益(B)はH22年度道路交通センサスに基づく将来交通量推計結果より算定。

※2 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250号や計画されている播磨臨海地域道路へのアクセス強化
		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3,500人/日、自転車約8,800台/日)
		中心市街地の活性化	○	高砂駅や荒井駅周辺のアクセス性向上
		臨海部との物流機能強化	○	臨海部工業地域からの物流機能強化
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	○	鉄道運行の定時性が向上 高砂駅や荒井駅へのアクセス性向上
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 踏切除却による警報音の解消
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 高砂地区では、地元自治会や商工会議所、地元企業等で構成するまちづくり協議会が、連立事業に併せた高砂駅周辺整備の計画を市とともにとりまとめている。</p> <p>② 高砂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> <p>③ 高砂商工会議所から、県と市に対し、毎年連立事業の要望が出されている。</p>
-------	--