

投資事業評価調書（新規）

部課室名	県土整備部 県土企画局 交通政策担当課長	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	交通政策担当課長 河野信夫 (鉄道改良担当係長 大山和弘)	内線	4534 (4540)
------	----------------------------	---------------------	----------------------------------	----	----------------

事業種目	鉄道	事業名	事業区間	総事業費	30億円
		J R 山陰本線余部橋梁架替事業	みかた かみ かすみ あまるべ 美方郡香美町香住区余部	内用地補償費	2.7億円

所在地		事業採択 予定年度	着工予定 年 度	完成予定 年 度
みかた かみ かすみ あまるべ 美方郡香美町香住区余部		H17	H17	H22

事業目的	事業内容
<p>余部鉄橋は、昭和61年12月の列車転落事故により、列車走行の安全性を確保するため、運行制限（風速規制）が強化された。これにより、列車の遅延、運休がたびたび発生しており、沿線地域の通勤・通学や経済活動に大きな影響が出ている。</p> <p>そこで、列車運行の定時性を確保するため、防風構造を備えた新橋梁に架け替えを行う。</p>	<p>余部橋梁架替 L=307m, h=41.5m エクストラードロードPCラーメン橋 管理運営主体 JR西日本 (事業費負担割合 JR、鳥取県、 兵庫県、県内市町 との間で調整中)</p>

評価視点	評価結果の説明
(1)必要性 定時性の 確保	<ul style="list-style-type: none"> 余部鉄橋では、日本海側の厳しい気象条件から、風速規制（20m/s）により、1年間に168本の列車が30分以上遅延し、84本の列車が、運休している。（過去10年間平均） これら列車の遅延・運休を改善し定時性を確保するため、防風構造を備えた新橋梁に架け替える必要がある。
地域の活 性化	<ul style="list-style-type: none"> 山陰地方に点在する城崎温泉、鳥取砂丘等の観光地を結ぶ公共交通機関として、地域間の連携・交流を促進し、活性化に寄与する。 本地域は、県平均より高齢化率が高く、公共交通による住民の移動手段の確保が急務である。 現鉄橋は、歴史的な土木構造物であり、また、但馬地域における貴重な観光資源でもあることから、新橋梁への架け替えに合わせ、現鉄橋の残し方及び活用方法について地元と一緒にした検討会を設置し、具体的な方策の検討を行う。
その他	<ul style="list-style-type: none"> J R は、当該区間が赤字路線であり J R 単独の橋梁架け替えは不可能としており、風速規制に対しては代替バスを運行することにより対応している。そこで、定時性確保を行うためには、地元等が費用負担を行って事業を進めていく必要があり、県としても、一定の費用負担を行い、事業を行う必要がある。 「ひょうご21世紀交通ビジョン」の中で中期事業（おおむね2010年までに完成を目指す）に位置づけられている。
(2)有効性・ 効率性	<ul style="list-style-type: none"> 費用便益比 B / C = 1 . 1 本事業を実施することにより、風速規制が、20m/s 30m/sに緩和（全国 J R 線の一般陸上部の風速規制値が30m/s）され、30分以上遅延する列車が1年間で168本から13本に、運休本数が84本から8本に減少する。 本事業とあわせて、山陰本線の高速化の検討を行い、さらなる、利便性の向上、地域活性化に向けて、取り組みを進めている。
(3)環境適合 性	<ul style="list-style-type: none"> 現鉄橋がスレンダーで直線的なイメージであり、新橋梁もそのイメージを踏襲し、スレンダーな景観とした。 一方、但馬の新しい観光地として特徴ある橋にすべきとの要望もあり、鉄道橋としては全国的にも珍しい形式を取り入れた。
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> 余部鉄橋対策協議会の場で、平成15年10月にPCラーメン橋の架け替えを決議し、去る平成17年3月には、新橋梁のデザインを決定し、事業執行環境が整ったことから、事故後既に18年を経過し、一刻も早い定時性確保を熱望する地元の意向も踏まえ、平成17年度より事業に着手する。 県下の J R 線で、一般部より厳しい風速規制を受けている箇所は余部鉄橋部のみであり、公共交通機関としての定時性を確保するため、早急に事業着手する必要がある。