

平成20年度街路事業の整備方針

土木局街路課

1 基本方針

兵庫県の既成市街地内の幹線街路は、1404km(神戸市除く)あり、このうち、907kmが改良済みで、改良率は64.7%(H17年度末)であるが、渋滞交差点の解消や駅周辺のまちづくりなど、都市の円滑な交通の確保や安全・安心のまちづくりには、まだまだ不十分である。

このため、美しい兵庫づくりの一環として、安全で快適な都市基盤の形成のため、以下の方針のもと各地域の課題に的確に対応した街路整備を着実に推進する。

交流と連携を促進する都市内道路ネットワークの形成 (幹線街路)
都市における円滑な交通の確保 (連立、交通結節点 等)
都市の活性化の支援 (大規模プロジェクトの支援、中心市街地活性化 等)
安全・安心なまちづくり (踏切対策、都市防災、交通安全対策 等)
快適な生活環境の確保 (バリアフリー、電線類地中化 等)

事業実施にあたっては、事業効果の早期発現のため、重点化・効率化をより一層進めるとともに、広報活動や住民参加による円滑な合意形成と、完成時期の公表や事業評価の実施による透明性の確保に努めるとともに、排水性舗装や高木植樹などにより沿道環境の保全に配慮する。

2 地域別整備方針及び事業中の主な路線

阪神地域

- ・都市間を連絡する広域的な幹線道路ネットワークを形成すると共に、開かずの踏切、危険な踏切対策を進める。また、進行中の大規模プロジェクトを積極的に支援する。
 - ・連続立体交差事業(阪神鳴尾駅付近)
 - ・尼崎宝塚線(宝塚市、伊丹市、尼崎市)
 - ・山手幹線(芦屋市)、建石線(西宮市)

東播磨地域

- ・都市間を連絡する広域的な幹線道路ネットワークを形成すると共に、連立事業と合わせて、駅周辺の整備を重点的に進め、更には、国道2号、250号等の東西幹線相互を補完する道路の整備を重点的に進める。
 - ・連続立体交差事業(山陽電鉄西新町駅付近)
 - ・加古川別府港線(加古川市)、尾上小野線(加古川市)
 - ・沖浜平津線(高砂市)、黒橋線(明石市)、朝霧二見線(明石市)

中播磨地域

- ・連立事業と合わせて、中核都市にふさわしい、駅を中心とした「放射・環状道路網」の計画的な整備を進める。
 - ・連続立体交差事業(JR姫路駅付近)
 - ・船場川線(姫路市)、大日線(姫路市)

その他地域

- ・中心市街地における課題に対応するため、重点路線の整備を進める。
 - ・三木山崎線(加西市)、相生駅相生線(相生市)

新規事業評価調書

【街路事業】

土木局街路課

投資事業評価調書(新規)

部課室名	街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	街路課長 樋口 孝 (小谷 和弘)	内線	4 4 7 4 (4 4 8 0)
------	-----	---------------------	----------------------	----	------------------------

事業種目	街路	事業名	事業区間	総事業費	約 29 億円
		都市計画道路 沖浜平津線(小松原工区)	高砂市荒井町若宮町 ～高砂市荒井町小松原5丁目	内用地補償費	約 21 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
高砂市荒井町若宮町～高砂市荒井町小松原5丁目			H20 年度	H20 年度	H26 年度
事業目的			事業内容		
<p>本路線は、高砂市の東側に位置し東播磨地域の南北交通を担う幹線道路である。</p> <p>今回、以下の目的から事業を計画する。</p> <p>広域ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線を介して山陽自動車道から明姫幹線を経て東播磨臨海部への連携機能の強化を図る。 渋滞交差点の解消 兵庫県渋滞交差点解消プログラムに位置づけられている国道 250 号(明姫幹線)古新西交差点の慢性的な渋滞を解消する。 良好な歩行空間の創出 広幅員の自転車歩行者道の整備により、歩行者・自転車の安全性を向上する。 			<p>道路改築(拡幅) L=710m</p> <p>現況：2車線 歩道無し W=6.0(7.0)</p> <p>計画：4車線+5.0m 両側自歩道 W=13.0(30.0)</p> <p>昭和39年都市計画決定</p> <p>交通量</p> <p>自動車</p> <p>現況 : 16,984 台/日 (H19年実測)</p> <p>計画 : 19,400 台/日 (H42年予測)</p> <p>歩行者現況 : 94 人/12h (H19年実測)</p> <p>自転車現況 : 698 台/12h (H19年実測)</p> <p>〔負担割合 国 0.55、県 0.225、市 0.225〕</p> <p>混雑度 : 1.30</p>		
評価視点	評価結果の説明				
(1)必要性 安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> 現道は交通量が多いうえに歩道が未整備であり危険であるため、自転車歩行者道を設置することにより安全性の向上を図る。 (死傷者数 10 人(H14～H17 平均)、死傷事故率 223 人/億台 km) 災害時においては、広域防災帯としての機能を有し、地域防災拠点へのアクセス道路となる。 				
地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> 山陽自動車道、国道 2 号及び国道 250 号(明姫幹線)を連絡し、幹線道路機能を強化することにより、臨海部と内陸部を連携し地域の活性化及び交通機能の強化を図る。 				
快適性、ゆとり	<ul style="list-style-type: none"> 当工区の周辺には荒井小学校、荒井中学校があり、また、福祉のまちづくり重点地区内に位置しているため、バリアフリーに対応した歩道を設置することにより、児童、高齢者及び障害者等に配慮した安全で快適なゆとりのある歩行者空間の整備を行う。 				
その他	<ul style="list-style-type: none"> 兵庫県の社会基盤整備プログラムでは後期着手路線として位置づけられており、広報誌により公表されている。 				
(2)有効性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> 費用便益比 B / C = 2.5 本路線の整備により、東播磨地域の南北主要幹線としての機能向上と渋滞緩和を図る。また、歩道整備により安全性が向上し交通環境の改善を図ることができる。 				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> 車道部には低騒音舗装、歩道部には透水性舗装を行い、高木植樹等を実施することにより環境負荷の軽減及び沿道環境の改善に努める。 電線共同溝の整備により、歩きやすく美しい街路空間を創出し、都市景観の向上を図る。 				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> 本工区は、山陽電鉄以北における沖浜平津線の最後の未整備箇所であり、本工区整備により全線の 4 車線化が図られるため、早期に着手する必要がある。 渋滞解消プログラムに位置づけられている古新西交差点を含む本路線の慢性的な渋滞解消を図るため、早期に着手する必要がある。 				

沖浜平津線(小松原工区)位置図



山陽自動車道

加古川北I.C

全(高砂北条線

道路事業

(都)沖浜平津線 4.4 km

加古川市

小松原工区
710 m

国道2号加古川バイパス
国道2号

兵庫県道三叶新

国道250号

古新工区

(一)明石高砂線

高砂市

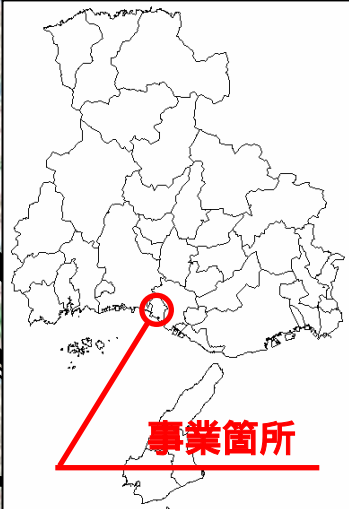
都加古川三叶新

山陽新幹線
山陽電鉄

沖浜平津線

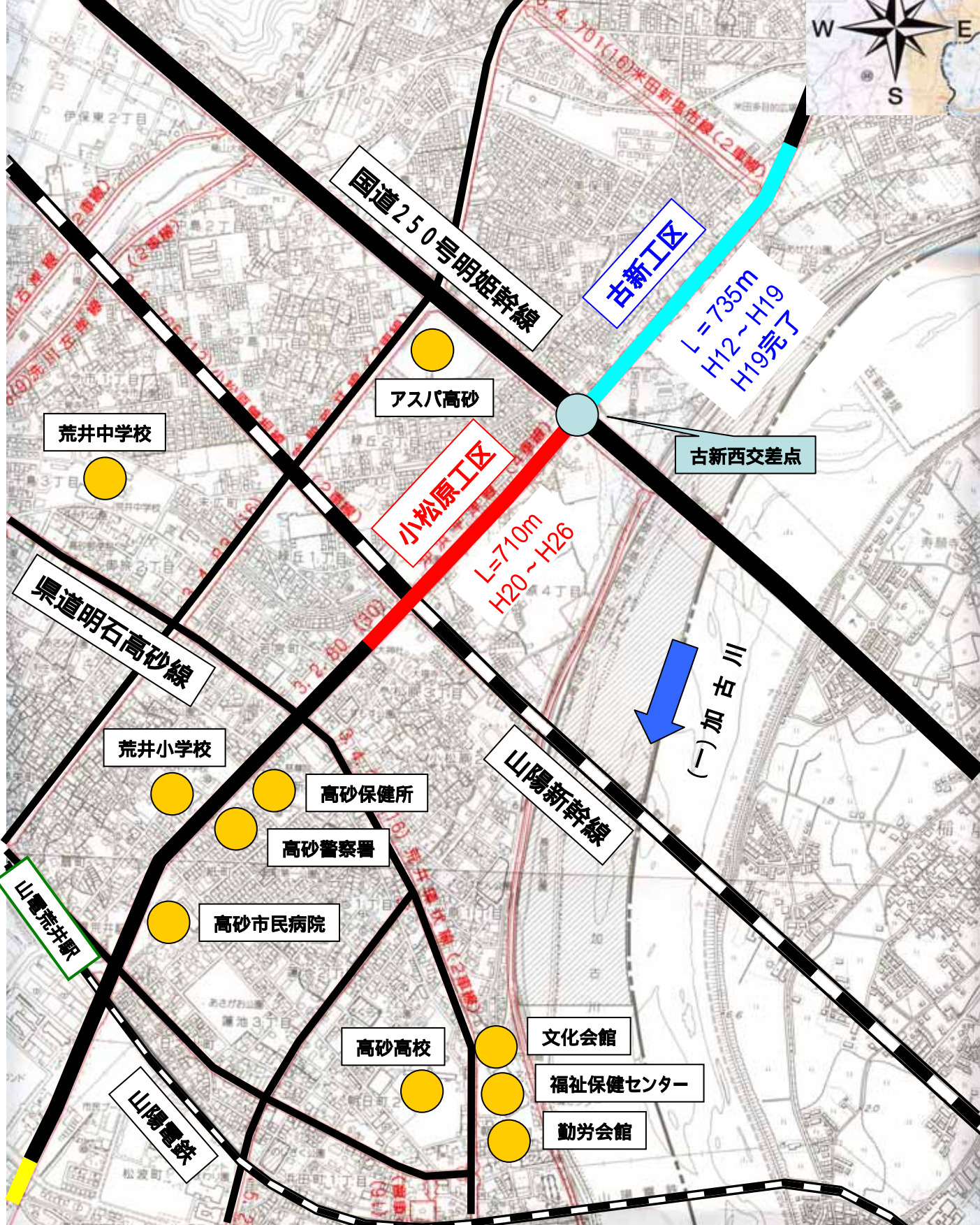
■ 整備済	延長	2.25 km
■ 整備中		0.74 km
■ 新規事業箇所		0.71 km
■ 未整備区間		0.70 km
	合計	4.40 km

街路 - 2

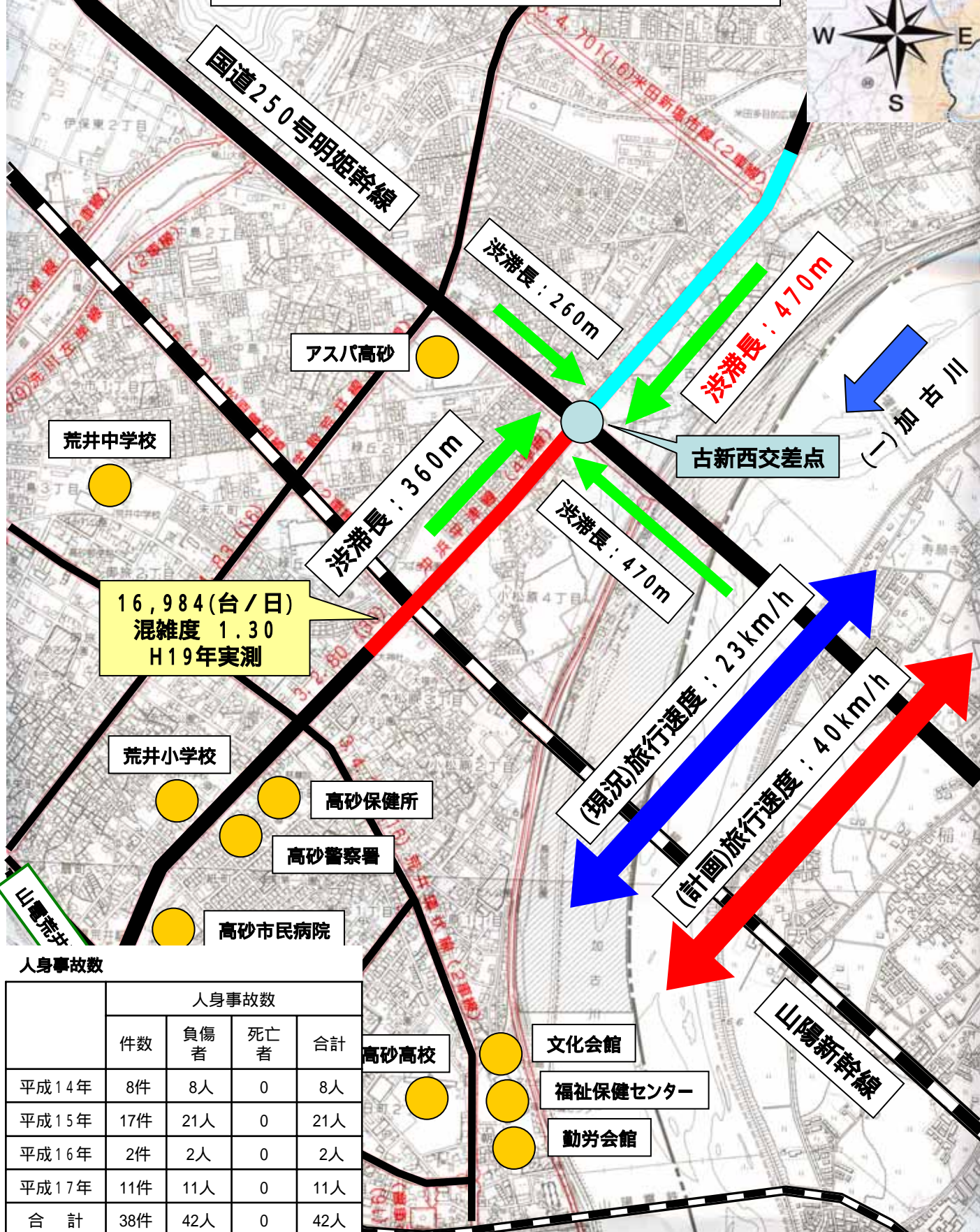


事業箇所

沖浜平津線(小松原工区) 平面図



沖浜平津線(小松原工区)の整備の必要性



人身事故数

	人身事故数			
	件数	負傷者	死亡者	合計
平成14年	8件	8人	0	8人
平成15年	17件	21人	0	21人
平成16年	2件	2人	0	2人
平成17年	11件	11人	0	11人
合計	38件	42人	0	42人

工程表

街路 - 5

事業名等	工区		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	平成19年度末		
																			進捗率	うち用補
(都)沖浜平津線	古新	国道250号 (明姫幹線) 以北			調査・測量 / 用地買収														100%	100%
	小松原	国道250号 (明姫幹線) 以南										調査・測量 / 用地買収							-	-

古新工区
完成

古新工区完成に
引き続き
事業開始



B / C 根拠説明資料
 便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	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; (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	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; (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	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; (交通量 × 距離 × 交差点 × 主要交差点数 × 交差点部事故損失原単位)

事業	事業名	B(便益)		C(費用)			B / C	
		便益額(百万円)		総費用	事業費	維持管理費		
				(百万円)	(百万円)	(百万円)		
道路	沖浜平津線 (小松原工区)	走行時間短縮便益	5,662	旅行速度; 23km/h 40km/h	2,313	2,284	29	2.5
		走行経費減少便益	140	現況交通量; 16,984台/日				
		交通事故減少便益	81	計画交通量; 19,400台/日				
		計	5,883					

沖浜平津線(小松原工区)

渋滞状況(新幹線以南)



大型車通行状況



沖浜平津線(小松原工区)

二輪車通行状況

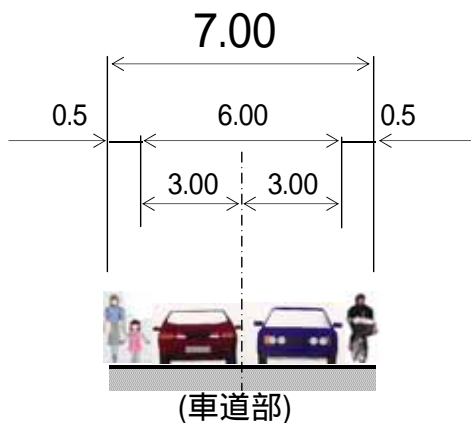


通学状況



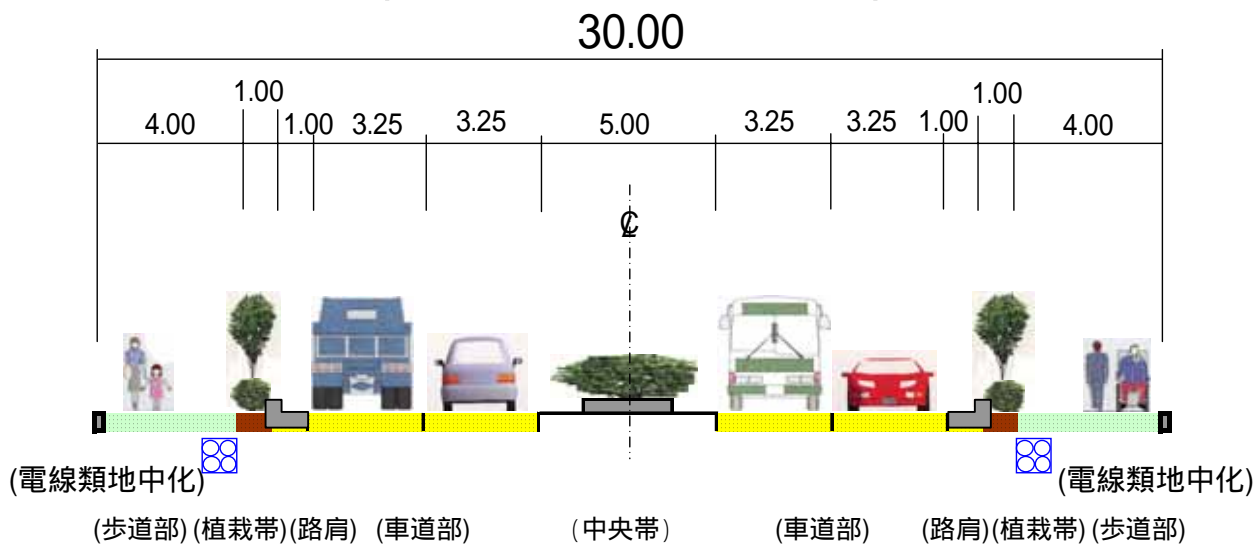
沖浜平津線 (小松原工区)

現況横断面図



計画横断面図

(一 般 部)



(交 差 点 部)

