

再評価結果（平成16年度事業継続箇所）

担当課：都市・地域整備局街路課

担当課長名： 斉藤 親

| | | | | | | |
|--------------------------|---|---|--|--------------|-------|-------|
| 事業名 | じえいあーるさんようほんせんとう(ひめじし) JR山陽本線等(姫路市) | | 事業区分 | 街路 連続立体 | 事業主体 | 兵庫県 |
| 起終点 | ひょうごけんひめじしいちのこう 自：兵庫県姫路市市之郷 ひょうごけんひめじしおかだ 至：兵庫県姫路市岡田 | | | | 延長 | 6.6km |
| 事業概要 | 本事業は姫路駅付近の山陽本線、播但線、姫新線を連続的に高架化することにより、7箇所の踏切を除却し、市街地の交通円滑化と市街地分断の解消等を図るものである。また、本事業により発生する貨物・車両基地の移転跡地を活用した面的整備事業と一体となって、中心市街地の活性化を促進する。 | | | | | |
| | S51年度事業化 | S61年度都市計画決定 | H元年度用地着手 | H2年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 594億円 | | 事業進捗率 | % | 供用済延長 | 1.6km |
| 踏切交通遮断量 | 6万台時/日 | | | | | |
| 費用便益分析結果 | B/C (事業全体) 2.8 | 総費用 (事業全体) 552億円 (事業費：552.1億円) | 総便益 (事業全体) 1,572億円 (走行時間短縮便益：854.5億円 走行費用減少便益：52.1億円 踏切事故減少便益：7.0億円 高架下利用便益：658.4億円) | 基準年 平成15年 | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（踏切遮断交通量10,000台時/日以上上の踏切の除却） 個性ある地域の形成（鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消） 都市の再生（市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携） <p style="text-align: right;">他22項目に該当</p> | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 姫路駅周辺のまちづくりのためには鉄道の早期高架化が必要であり、姫路市長、市議会議長、地元商工会、自治会及び経済界等で構成する「姫路市鉄道高架促進期成同盟会」により、早期整備について国土交通省等各関係機関へ要望がなされている。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 姫路駅周辺の南北交通は慢性的な交通渋滞にあり、鉄道による市街地の分断状況も変化していない。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | 貨物基地・車両基地を平成6年3月に移転完了し、山陽本線東部高架区間(1.6km)について平成9年6月に高架切替を行った。 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | 貨物基地・車両基地の移転及び埋蔵文化財調査に相当の時間を要したため、当初設定工期より遅延しているが、平成17年末山陽本線高架切替、平成20年度姫新線播但線高架切替、平成22年度事業完了を行うべく工事促進を図っている。 | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | 山陽本線の高架橋に支障となる跨線橋の撤去時の交通対策として迂回路橋を設置し、工事による交通渋滞の緩和を図る。 | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 播磨の中核都市である姫路市のまちづくりをすすめるためには、本事業のもつ事業効果の早期発現が必要不可欠であり、早期完成が地域にとって最重要である。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。