

事後評価結果（平成19年度）

担当課：兵庫県街路課
担当課長名：樋口 孝

事業名	都市計画道路 山手幹線(神崎・戸ノ内)	事業区分	街路	事業主体	兵庫県
起終点	自：兵庫県尼崎市戸ノ内町1丁目 至：兵庫県尼崎市神崎町	延長	1.322km		

事業概要

都市計画道路山手幹線は、尼崎市の府県境を起点に、西宮市、芦屋市を経て神戸市長田区に至る全長約30kmの阪神間における東西の主要幹線道路である。本工区では、震災を踏まえ橋梁の耐震化を行うと共に道路拡幅、歩道整備を行った。

事業の目的・必要性

府県境から西宮市の国道171号等へ連絡する東西主要幹線道路の一部が完成すると共に、南北主要幹線道路を介して阪神北部地域への円滑なアクセスが可能となる。

事業概要図

【事業概要】

神崎工区

S48～H18 L=803m W=27m～37m

事業費 約6,422百万円

戸ノ内工区

H10～H18 L=519m W=27m～38m

事業費 約8,709百万円

【事業位置図】



【完成写真】



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度: 昭和48年度 都市計画決定: 昭和21年度	用地着手: 昭和48年度 工事着手: 平成12年度	供用年: (当初) 平成16年度 (暫定/完成): (実績) 平成18年度	変動	- 倍
	事業費	計画時 (名目値) - / - 億円 暫定/完成 (実質値) - / - 億円	実績 (名目値) - / 153億円 暫定/完成 (実質値) - / 176億円		変動	- 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (H42) - / 28,000台/日 暫定/完成	実績 (H19) - / 14,227台/日 暫定/完成		変動	51%
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	13.9 (供用直前年次) H11年度	27.3km/h (供用後年次) H19年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	- 件/億台キロ - 年度 (供用直前年次) - 年度 (供用後年次)	
	費用対効果分析結果 (当初)	B / C	総費用: 億円 (事業費: 億円 維持管理費: 億円)	総便益: 億円 (走行時間短縮便益: 億円 走行経費減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円)	基準年	- 年
	費用対効果分析結果 (事後)	B / C 1.2	総費用: 176 億円 (事業費: 176億円 維持管理費: 0.70億円)	総便益: 204 億円 (走行時間短縮便益: 198億円 走行経費減少便益: 4.6億円 交通事故減少便益: 1.4億円)	基準年	- 年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円	
	事業遅延の理由 用地取得の難航					

	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ; 【旅行速度の改善】 (H11年度) (H19年度) 13.9 (km/h) 27.3(km/h) (+13.4(km/h) 約2.0倍に向上) 【大気汚染物質】 CO2 : 1,133(t-co2/年) 770(t-co2/年) (32%減) NOX : 3.3(t/年) 2.3(t/年) (30%減) SPM : 0.31(t/年) 0.21(t/年) (32%減) 【都市計画道路密度の変化】 1.9(km/km2) 2.6(km/km2) (37%増) 【歩行者・自転車交通量】 150(人/12h) 164(人/12h) (9%増) 1,145(台/12h) 1,322(台/12h) (15%増) 【歩道が設置された区間の延長】 0(m) 1,322(m)
	その他評価すべきと判断した項目 ; 歩道設置により通勤、通学時等の安全性が向上した。(住民の約80%が歩行者・自転車の通行が安全になったと感じている)
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ; 事業実施前に環境影響評価の実施なし
	その他評価すべきと判断した項目 ; -
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ; 特になし
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ; 将来的に府県境の整備が完了すれば、交通の流れが大きく変わることが予測されるため、その時点で再度実施する必要があると思われる。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ; 特になし
	特記事項 ;

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。