

事後評価結果（平成19年度）

担 当 課：明石市道路計画課
担当課長名：笹岡 正幸

事業名	都市計画道路 <small>あおくらあさぎりせん</small> 大蔵朝霧線	事業区分	街路	事業主体	明石市
起終点	自：兵庫県明石市大蔵八幡町 <small>あかししあおくらはちまん</small>	至：兵庫県明石市朝霧台 <small>あかししあさぎりだい</small>	延長	1.760km	

事業概要

都市計画道路大蔵朝霧線は、国道28号（大蔵海岸）を起点に、明石市東部から神戸市西区（大蔵谷IC）に至る南北幹線道路である。国道2号およびJR、山陽電鉄の立体交差の整備を行った。

事業の目的・必要性

本路線は、海岸部から第二神明道路へのアクセス機能の拡充を図るとともに、交通量の増加に対し、本市東部地域と神戸市を結ぶ円滑な南北交通処理、周辺土地利用の増進及び都市機能の充実を目指すものである。

事業概要図

【事業概要】

- < 明石川伊川谷線 >
S63～H15（神戸市施行）
- < 北工区 >
S63～H8、L=420m、W=18m
事業費約 1629 百万円
- < 中工区 >
H9～H16、L=649m、W=18m
事業費約 3321 百万円
- < 南工区 >
H4～H11、L=691m、W=18m
事業費約 8641 百万円

【完成写真】



【事業位置図】



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：昭和63年度	用地着手：昭和63年度	供用年：(当初)平成13年度	変動	- 倍
		都市計画決定：昭和21年度	工事着手：平成3年度	(暫定/完成) (実績)平成16年度		
	事業費	計画時 (名目値) - / - 億円	実績 (暫定/完成) (名目値) - / 136 億円	変動	- 倍	
		暫定/完成 (実績値) - / - 億円	(暫定/完成) (実績値) - / 191 億円			
	交通量 (当該路線)	計画時 (H32年予測) - / 12,200 台/日	実績 (暫定/完成) 3,496 / 7,499 台/日	変動	61%	
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	13 21 km/h (混雑する17時台)	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	- 件/億台キロ	- 年度	- 年度
	費用対効果分析結果 (当初)	B / C	総費用 - 億円	総便益 - 億円	基準年	- 年
		事業費： 億円	走行時間短縮便益： 億円	走行経費減少便益： 億円		
		維持管理費： 億円	交通事故減少便益： 億円			

費用対効果分析結果(事後)	B / C 1.6	総費用 191億円 事業費: 190億円 維持管理費: 0.17億円	総便益 312億円 走行時間短縮便益: 309億円 走行経費減少便益: 2.7億円 交通事故減少便益: 億円	基準年 H18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】				
西側路線 (H11年度) (H19年度) 13km/h 21km/h				
・大蔵朝霧線開通前は、西側路線である県道有瀬大蔵線が地域の南北交通を担っており、大蔵朝霧線開通による交通量の減少により、南行きの旅行速度が改善された。				
明石駅～大蔵谷IC (県道ルート) (大蔵朝霧ルート) 15km/h 30km/h				
・市内の主要駅であるJR・山陽電鉄明石駅から第二神明道路大蔵谷ICまでの区間を県道有瀬大蔵線を利用した場合と、大蔵朝霧線を利用した場合とで比較した場合、旅行速度が向上し、移動時間が約14分から約8分に短縮した。				
【大気汚染物質】				
・明石駅～大蔵谷ICへのアクセスルート比較結果から算出すると、				
CO ₂ 4,718t/年 3,807t/年 (19%減)				
NO _x 14.6t/年 11.5t/年 (22%減)				
SPM 1.4t/年 1.1t/年 (23%減)				
となり、旅行速度の向上により、大気汚染物質の低減が図れ、沿道環境の改善が図られた。				
【踏切の除却】				
・既存のJRおよび山陽電鉄の踏切(朝霧川踏切:歩行者専用)を除却し、立体交差化することにより、安全で安心、快適な歩行者空間を確保することができた。				
その他評価すべきと判断した項目				
起点にある大蔵海岸公園や、海岸沿いの商業施設などへのアクセス性が向上した。				
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目			
	事業実施前の環境影響評価実施無し			
環境変化	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				
交通量の状況 事業完成前(H11年度) 事業完了後(H19年度)				
(なみはや銀行前) 710台/12H 8,684台/12H				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性				
将来交通量予測として平成32年時で12千台/日程度を想定してるが、現時点で10千台/日程度であること、また、当路線西側に位置する南北幹線である都市計画道路黒橋線では、国道28号から国道2号までの新設道路整備や、国道2号からJR、山陽電鉄を跨ぐ橋梁の架け替えなどが事業中であるため、完成後の周辺の南北交通の状況を再度把握することが必要である。				
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。