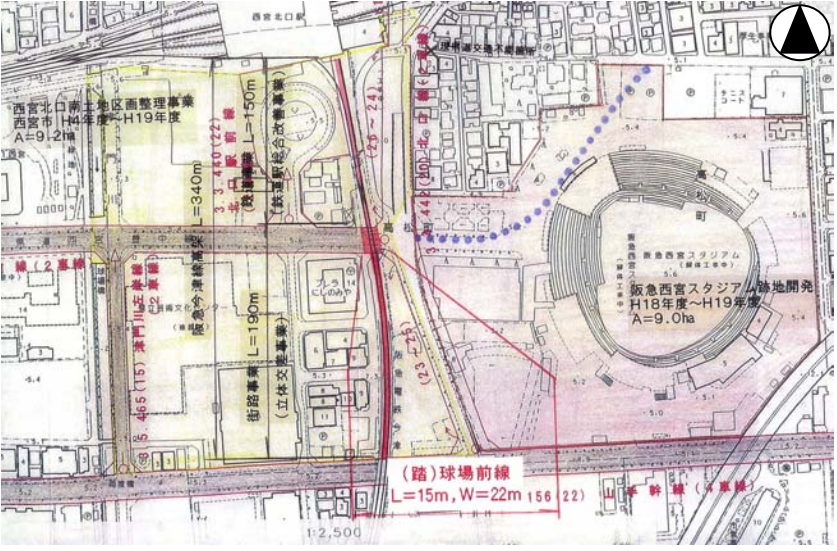


新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：近畿地方整備局都市整備課
担当課長名：田雑 隆昌

事業の概要

事業名	球場前線	事業区分	街路	事業主体	兵庫県
起終点	自：兵庫県西宮市高松町 至：兵庫県西宮市高松町			延長	0.015 km
<p>事業概要</p> <p>当該路線は、西宮市の都市核である西宮北口駅前に位置する東西アクセス道路であるが、阪急今津線と平面交差しており、踏切処理となっている。この球場前踏切は、踏切総点検において緊急対策踏切（歩道が狭隘な踏切）に指定されており、また、直近の大規模商業開発（平成20年度開業予定）に伴う交通量の増加も見込まれ、将来的にボトルネック踏切となる可能性が高いため、踏切部（L=15m）において阪急今津線を高架化（L=340mのうち190m）し、球場前線と立体交差するものである。なお、踏切道改良促進法の法指定を予定しており、駅部の高架化（L=150m）は鉄道駅総合改善事業で同時施行となる。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>鉄道と道路を立体交差化することにより、交通の円滑化と安全性の向上を図る。また、阪急西宮北口駅等の公共公益施設へのアクセス性を向上、交通結節点機能を強化することにより、中心市街地の活性化を支援する。また、阪急西宮スタジアム跡地開発（平成20年度開業予定）とそれに伴う道路整備による交通量の増加に対応するため、早急に事業を行う必要がある。</p> <p>全体事業費 15億円 計画交通量 6,500台/日</p> <p>事業概要図</p> 					

<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 西宮市の街路整備プログラムでの位置付けがあり、早期の事業化が望まれている。
--

<p>事業採択の前提条件</p> <ul style="list-style-type: none"> 便益が費用を上回っている。費用便益比 B/C = 7.2 円滑な事業執行の環境が整っている。（鉄道事業者と合意済、用地買収無し）

事業評価結果

費用対便益	B/C	7.1	総費用	14億円	総便益	100億円	基準年	平成18年	
			事業費	14億円	走行時間短縮便益	95億円			
			維持管理費	0.31億円	走行費用減少便益	4.5億円			
感度分析の結果	交通量変動	B/C=6.5	(交通量 -10%)		B/C=7.9	(交通量 +10%)			
	事業費変動	B/C=6.6	(事業費 +10%)		B/C=8.0	(事業費 -10%)			
	社会割引率	B/C=6.2	(割引率 +1%)		B/C=8.5	(割引率 -1%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠						
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		緊急対策踏切を解消する 【踏切改良】（阪急電鉄 今津線 球場前踏切） ピーク時遮断時間 23分/時 1分/時 踏切遮断交通量 18,264台時/日 130台時/日					
		事故対策		死傷事故発生踏切を解消する 【死傷事故率】 踏切内事故 H.12、H.14 人身事故発生 約305人億台/km 【その他の特徴】 踏切改良（踏切道改良促進法の指定を予定）					
	歩行空間		踏切の前後区間に比べて幅員が狭隘な歩道を拡幅することによる安全性の向上						
	社会全体への影響	住民生活		公共・公益施設（阪急西宮北口駅、芸術文化センター）の利便性の向上					
		地域経済		大規模開発地へのアクセス道路 中心市街地（西宮北口駅周辺地区）の活性化 都市機能更新型土地区画整理事業の促進					
		災害		火災の延焼遮断に効果あり					
環境			走行時間短縮による、CO2等の削減						
地域社会		鉄軌道による東西地域分断の解消							
事業実施環境		西宮市の街路整備プログラムにおいて、前期（H19まで）着手路線に位置付けられ、広報誌により公表されている。							

採択の理由

費用便益比が7.2と便益が費用を上回っていると同時に、鉄道事業者と合意しているなど、円滑な事業執行の環境が整っている。
また、中心市街地の活性化に資するなど、道路の必要性、効果は高いものと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

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。