

事後評価結果（平成20年度）

担当課： 計画部 調査グループ

担当課長名： 濱田 信彦

事業名	兵庫県道高速北神戸線	事業区分	都市高速道路	事業主体	阪神高速道路株式会社
起終点	自：神戸市西区伊川谷町潤和	至：西宮市山口町下山口	延長	32.3km	

事業概要

兵庫県道高速北神戸線は、第二神明道路（伊川谷 JCT）と中国自動車道（西宮山口 JCT）を接続する延長 32.3km の都市高速道路であり、平成 15 年 4 月に全線供用された。

事業の目的・必要性

発展が著しい神戸市北部、西宮市北部にかけてのエリアにおける東西方向の幹線道路として、周辺道路の交通混雑緩和に貢献することを目的としている。また、南北方向の神戸山手線・新神戸トンネル・六甲北有料道路等とネットワークを形成するとともに、六甲山南側に集中する東西方向幹線道路に対する代替路となり、災害時における道路網機能の確保にも資する。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S50 年度	用地着手	S50 年度	供用年	(当初) /S56		
		都市計画決定	S49 年度	工事着手	S51 年度	(暫定/完成)	(実績) /H15	変	動 4.7 倍
	事業費	計画時	(名目値) /1,211 億円	実績	(名目値) /3,068 億円			変	動 2.5 倍
		(暫定/完成)	(実質値) / 億円	(暫定/完成)	(実質値) / 億円				
	交通量 (当該路線)	計画時			実績			変	動
		(暫定/完成)	/32 千台/日		(暫定/完成)	/33 千台/日			
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	km/h	20	62	交通事故減少 (供用前現道 当該路線)	141	12 件/億台 km		
		(供用前年次)H11 年度	(供用後年次)H17 年度		(供用前年次)H9 年度	(供用後年次)H17 年度			
	費用便益分析結果 (事後)	B / C	1.2		総費用	6,798 億円	総便益	7,953 億円	基準年
			(事業費：5,732 億円) (維持管理費：1,066 億円)		(走行時間短縮便益：7,125 億円) (走行経費減少便益：680 億円) (交通事故減少便益：148 億円)				平成 20 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	東伸部の追加等の事業内容の変更、用地買収の遅れ、金仙寺湖の水質問題による関係者間の調整などによる。							

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等における混雑時旅行速度の改善状況 当該路線の供用により神戸三田線の並行区間の混雑時旅行速度が改善 平成 10 年供用区間の並行区間 H9 : 15km/h H11 : 30km/h 平成 15 年供用区間の並行区間 H11 : 20km/h H17 : 35km/h ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 六甲山北側の住宅地と三ノ宮を結ぶ通勤路線における特急バス路線としての利用など ・災害への備え 兵庫県地域防災計画において、緊急輸送路に当該路線が位置づけられている
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>阪神・淡路大震災発生時には、臨海部の神戸線等が大きく被災し復旧に長期を要したのに対し、比較的早期に復旧した北神戸線は新神戸トンネルなどと連携し復旧・復興輸送に大きく貢献した。</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道モニタリングボックス（神戸市北区山田町藍那）における二酸化窒素・SPM の平成 19 年度観測値（兵庫県）は、環境基準を満たしている。 （環境影響評価における環境保全目標は当時（H4）の旧環境基準値を採用して設定） <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年度自動車騒音観測結果（神戸市北区桂木 4 丁目）は環境基準を満たしている。 現状の交通量は環境影響評価時の予測交通量を下回っており、当該路線における大気質・騒音への寄与は予測よりも小さくなっている。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>1) 人口・従業者数の推移 北神戸線の沿線地域の人口は、昭和 60 年以降の北神戸線の順次供用と並行し、阪神・淡路大震災前後を除いて顕著な増加が続いている。従業者数についても同様に増加している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸市西区・北区の人口 : 288 千人（S60） 470 千人（H27） 国勢調査 ・ " の従業者数 : 55 千人（S56） 134 千人（H18） 事業所・企業統計調査 <p>2) 自動車保有台数の推移 沿線地区の自動車保有台数は顕著な増加が続いてきたが、近年は伸びが鈍化してきている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸市西区・北区の自動車保有台数 : 52 千台（S60） 167 千台（H19） 神戸市統計書 <p>3) 経済情勢の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸市西区・北区の年間販売額 : 3,148 億円/年（S60） 7,427 億円/年（H19） 商業統計調査 ・ " の製造品出荷額 : 3,124 億円/年（S60） 8,510 億円/年（H18） 工業統計調査
	<p>今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>兵庫県道高速北神戸線はその事業効果が発揮されており、今後の事業評価や改善措置の必要性は無いと考えられる。</p> <p>なお、3号神戸線などの臨海部の幹線道路においては引き続き混雑が生じていることから、より適切な情報提供等により広域的な経路の転換を図るなど、兵庫県道高速北神戸線の更なる有効利用の促進に努めることが望ましい。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は無いと考えられる。</p>
<p>特記事項</p>	<p>なし</p>

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。