

事後評価結果（平成27年度）

担当課： 阪神高速道路(株) 計画部調査課

担当課長名： 山村 清

事業名	神戸市道高速道路2号線 <small>こうべやまてせん</small> (神戸山手線)		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	白：神戸市長田区南駒栄町 <small>ながたくみなみこま栄ちょう</small>		至：神戸市須磨区白川 <small>すまぐしらかわ</small>		延長	9.5km			
事業概要	<p>神戸市道高速道路2号線（神戸山手線）は、7号北神戸線と3号神戸線とを接続する延長9.5kmの都市高速道路である。平成15年8月に神戸長田～白川JCT間が、平成22年12月に湊川JCT～神戸長田間が供用された。</p>								
事業の目的・必要性	<p>本路線は、神戸市北西部地域と神戸都心部とのアクセス強化を図るとともに、慢性的な渋滞が発生している周辺道路の混雑緩和に寄与する路線である。また、ラダーネットワークを形成し、災害時等の代替機能の充実が図られる。</p>								
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S48年度	用地着手	S48年度	供用年	(前回) H22年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	S47年度 <small>(H2年度変更)</small>	工事着手	S59年度		(実績) H22年度		
	事業費	計画時 (再評価時)	(名目値) 3,211億円 (実質値) 2,785億円	実績	(名目値) 3,209億円 (実質値) 2,786億円	変動	1.0倍 1.0倍		
	交通量 (当該路線)	計画時 (再評価時)	16,100～26,100台/日 (H42年)		実績	18,500～24,600台/日 (H27年)	変動	0.9～ 1.1倍	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	23 → 47 km/h <small>(供用前年次)H11年 (供用後年次)H22年</small>		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	154 → 124件/億台km <small>(供用前年次)H14年 (供用後年次)H26年</small>				
費用便益 分析結果 (再評価時)	B/C	1.2	総費用	4,746億円 事業費：4,364億円 維持管理費：382億円	総便益	6,935億円 走行時間短縮便益：6,458億円 走行経費減少便益：419億円 交通事故減少便益：58億円	基準年	平成20年	
費用便益 分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用	5,787億円 事業費：5,252億円 維持管理費：535億円	総便益	6,606億円 走行時間短縮便益：6,148億円 走行経費減少便益：401億円 交通事故減少便益：58億円	基準年	平成27年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額		—		便益減少額		—		
事業遅延の理由	—								

	<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"> <li>○特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ戦略港湾である阪神港へのアクセスが向上し、所要時間が短縮 神戸港（ポートアイランド）⇒神戸流通センター：31分 ⇒ 28分</li> </ul> </li> <li>○当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑する神戸線・第二神明道路に代わる円滑な高速バスルートとして利用 カルスト号（京都・大阪・神戸～徳山・山口・萩）：近鉄バス・防長交通 など</li> </ul> </li> <li>○緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・兵庫県地域防災計画における緊急輸送路である新神戸トンネル・山麓バイパス等の通行止時の代替路線を形成</li> </ul> </li> </ul>	
<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"> <li>・神戸山手線周辺の大気汚染常時観測局における二酸化窒素・浮遊粒子状物質の平成 26 年度の観測結果は、環境基準を満足する結果となっている。（長田局、白川台局（一般局））</li> </ul> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する神戸加古川姫路線における夜間要請限度の超過箇所（須磨区離宮西町）について、全線供用後は要請限度以下となった。（H18：72db ⇒ H26：66db）</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通が集中する阪神高速神戸線～第二神明道路ルートに対し、神戸山手線～阪神高速北神戸線による東西通過ルートを形成し、交通量が分散 神戸線月見山～第二神明間の交通量：796 百台/日（H14.10）→650 百台/日（H26.10）</li> </ul>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p>	<p>当該事業に関しては事業の効果が発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないとした対応方針（案）を了承</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸市の人口は神戸山手線部分供用前の平成 14 年に約 151 万人であったのに対し、平成 26 年は約 154 万人と 2%増加した。</li> <li>・神戸山手線等により都心・臨海部と接続された北区・西区では、神戸テクノ・ロジスティックパークなどの産業団地の開発が進んでおり、従業者数や製造品出荷額等が増加している。</li> </ul>
	<p>今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性</p>	<p>本事業についてはその事業効果が発揮されており、今後の事後評価や改善措置の必要性は無いと考えられる。</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>特になし</p>
	<p>特記事項</p>	<p>特になし</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。