

事業名	神戸市道高速道路湾岸線（7期）
事業主体	阪神高速道路公団

事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	事業の効率性	指 標	指標チェックの根拠
	便益が費用を上回っている		費用便益比=2.1

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率	第二神明道路(名谷・高丸間): 供用前(H9) 230千人・時/年 供用後(H11)51千人・時/年( 78%)
		並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善状況	
		当該路線の整備によるバス路線の利便性の向上の状況	当該路線を通過する高速バス路線多数あり(三宮～洲本等)
		新幹線駅へのアクセス向上の状況	洲本市 新神戸駅間: 長坂垂水線経由 68分 湾岸(垂水)線経由 63分( 5分)
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	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	洲本市 神戸港間: 長坂垂水線経由 64分 湾岸(垂水)線経由 59分( 5分)
		農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況	阪神都市圏における農水産品流通量の5割以上の物流を担う阪神高速道路ネットワークに第二神明道路を介して接続
	都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		三大都市圏の環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	国土・地域ネットワークの構築	地域高規格道路の位置づけあり	当該路線は地域高規格道路の位置づけ
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	洲本市 神戸市間: 長坂垂水線経由 66分 湾岸(垂水)線経由 61分( 5分)
	個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	高速道六基幹軸(兵庫県)の一部
		主要な観光地へのアクセス向上による効果	神戸市 淡路SA間: 長坂垂水線経由 33分 湾岸(垂水)線経由 28分( 5分)
新規整備の公共公益施設と直結されたことに関する効果			
2. 暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	三次医療施設へのアクセス向上の状況	
	安全な生活環境の確保	並行区間等における交通量の減少による安全性の向上の状況	第二神明道路(名谷・高丸間)で交通量減少
3. 安全	災害への備え	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	兵庫県の緊急輸送道路ネットワーク計画に含まれる
		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としての機能の状況	並行路線である第二神明道路が、兵庫県の緊急輸送道路ネットワーク計画に含まれる
		並行する高速ネットワークの代替路線としての機能の状況	第二神明道路(伊川谷～名谷)区間の代替ルートの一部を形成する
4. 環境	地球環境の保全	対象道路の整備により、削減される自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量	10,856t/年
	生活環境の改善・保全	並行区間等における自動車からのNO <sub>2</sub> 排出削減率	第二神明道路沿道(神戸市須磨区・垂水区): 供用前(H9) 570.1t/年 供用後(H11) 446.1t/年( 22%)
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	第二神明道路沿道(神戸市須磨区・垂水区): 供用前(H9) 50.9t/年 供用後(H11) 37.8t/年( 26%)
		並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	他機関との連携プログラムに関する効果	名谷ロードパーク事業
		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

記入要領

- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
- ・道路種別により評価項目は適宜変更
- ・効果が認められる評価項目は を に変更
- ・印の評価項目については定量的評価の結果を記載

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B Pの別
神戸市道高速道路 湾岸線	神戸市道高速道路 湾岸線 (7期)	L = 1 . 8 km	地域高規格	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
71,000	6	阪神高速道路公団

## 費用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基 準 年	平成 1 5 年度		
単純合計	859億円	78億円	937億円
基準年における 現在価値 (C)	1,217億円	51億円	1,268億円

## 便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 5 年度			
供 用 年	平成 1 0 年度			
単年便益 (初年便益)	98億円	3億円	1億円	102億円
基準年における 現在価値 (B)	2,588億円	77億円	29億円	2,693億円

## 結 果

費用便益比 ( B / C )	2.1
-----------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 交通状況の変化

事業名： 神戸市道高速道路湾岸線(7期)

(推計時点 H15年)

			整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 [湾岸線(7期)] : 1.8 Km	走行台キロ	[万台km/日]	0	2
	走行台時	[万台分/日]	0	2
	走行時間費用	[億円/年]	0	5
②主な 周辺道路 神戸市 (垂水区、 須磨区、 長田区) : 130.1 Km	走行台キロ	[万台km/日]	343	346
	走行台時	[万台分/日]	985	981
	走行時間費用	[億円/年]	2,573	2,560
③その他道路合計 : 3919.6 Km	走行時間費用	[億円/年]	77,084	76,991

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間 短縮便益
合計 : 4051.5 Km	走行時間短縮便益	[億円/年]	79,657	79,556	101

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

**事業名： 神戸市道高速道路湾岸線(7期)**



## 費用便益分析の条件

事業名：神戸市道高速道路湾岸線（7期）

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	その他		
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成15年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 複数時点での推計	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
		整備の有無のいずれかのみ推計	有 無
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	(H11センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	
		その他( )	
	開発交通量の考慮	無	
		有	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載
	配分交通量の推計手法	Q - V式を用いた配分	
		転換率式を用いた配分	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	
		簡易手法	
		簡易手法の場合	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	
		採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax ~ Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin ~ Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
		最終配分の速度	
採用理由を記載			
その他( )			



## 費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:神戸市道高速道路湾岸線(7期)

採用単価の根拠 阪神高速道路公団実績値より設定

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
-	1.8	1.84

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
- 16年目	S 57	2.2788				
- 15年目	S 58	2.1911				
- 14年目	S 59	2.1068				
- 13年目	S 60	2.0258				
- 12年目	S 61	1.9479				
- 11年目	S 62	1.8730				
- 10年目	S 63	1.8009	0.02	0.04		
- 9年目	H 1	1.7317	1.31	2.27		
- 8年目	H 2	1.6651	23.09	38.45		
- 7年目	H 3	1.6010	43.73	70.01		
- 6年目	H 4	1.5395	100.77	155.13		
- 5年目	H 5	1.4802	132.54	196.19		
- 4年目	H 6	1.4233	231.27	329.17		
- 3年目	H 7	1.3686	105.02	143.73		
- 2年目	H 8	1.3159	71.34	93.88		
- 1年目	H 9	1.2653	130.84	165.55		
供用開始年次	H 10	1.2167	14.16	17.23	2.63	3.20
1年目	H 11	1.1699	2.84	3.32	2.63	3.08
2年目	H 12	1.1249	1.16	1.30	2.63	2.96
3年目	H 13	1.0816	0.49	0.53	2.63	2.84
4年目	H 14	1.0400	0.05	0.05	2.63	2.74
5年目	H 15	1.0000			2.37	2.37
6年目	H 16	0.9615			2.11	2.03
7年目	H 17	0.9246			1.84	1.70
8年目	H 18	0.8890			1.84	1.64
9年目	H 19	0.8548			1.84	1.57
10年目	H 20	0.8219			1.84	1.51
11年目	H 21	0.7903			1.84	1.45
12年目	H 22	0.7599			1.84	1.40
13年目	H 23	0.7307			1.84	1.34
14年目	H 24	0.7026			1.84	1.29
15年目	H 25	0.6756			1.84	1.24
16年目	H 26	0.6496			1.84	1.20
17年目	H 27	0.6246			1.84	1.15
18年目	H 28	0.6006			1.84	1.11
19年目	H 29	0.5775			1.84	1.06
20年目	H 30	0.5553			1.84	1.02
21年目	H 31	0.5339			1.84	0.98
22年目	H 32	0.5134			1.84	0.94
23年目	H 33	0.4936			1.84	0.91
24年目	H 34	0.4746			1.84	0.87
25年目	H 35	0.4564			1.84	0.84
26年目	H 36	0.4388			1.84	0.81
27年目	H 37	0.4220			1.84	0.78
28年目	H 38	0.4057			1.84	0.75
29年目	H 39	0.3901			1.84	0.72
30年目	H 40	0.3751			1.84	0.69
31年目	H 41	0.3607			1.84	0.66
32年目	H 42	0.3468			1.84	0.64
33年目	H 43	0.3335			1.84	0.61
34年目	H 44	0.3207			1.84	0.59
35年目	H 45	0.3083			1.84	0.57
36年目	H 46	0.2965			1.84	0.55
37年目	H 47	0.2851			1.84	0.52
38年目	H 48	0.2741			1.84	0.50
39年目	H 49	0.2636			1.84	0.48
合計			858.63	1216.85	78.35	51.31
単純事業費計			858.09		78.35	

